Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 04 / 07. JANUAR 2021

Red Bull mit Verstappen und Pérez

Traum-Duo für die Titeljagd?

McLaren-Technikchef Key

„2022 totaler Neubeginn“

Nürburgring Langstrecken-Serie

Die kurze Saison der neuen Meister

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 04



40 Jahre Audi Quattro

Allradantrieb macht Gegner zu Statisten



Rallye Dakar in Saudi-Arabien

Erste Dramen bei den Auftakt-Etappen



MotoGP-Interview: Stefan Bradl

„Bin bereit, sollte Márquez ausfallen“

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES



XPB



WTCR

Editorial

British Racing Green war eine Macht im Motorsport. Nun kehren McLaren, Aston Martin und Bentley der Langstrecke den Rücken zu – oder sie „machen“ F1.

Wir hatten es an dieser Stelle in den letzten Monaten schon mehrfach: Krisen bieten Anlass für Neuausrichtungen, aus ernsthaften Gründen ebenso wie aus vorgeschobenen. Natürlich leiden kleine Hersteller unter der Coronakrise und dem allgemeinen Transformationsprozess in der Automobilindustrie stärker als die Giganten des Gewerbes. So kann es auf den ersten Blick nicht verwundern, dass Marken wie Porsche, Audi, Toyota oder Peugeot dem klassischen Motorsport die Treue halten, während kleine Hersteller, die weniger als 10 000 Autos pro Jahr produzieren, stärker betroffen sind.

Die britischen Hersteller hatten zudem mit dem Szenario eines No-Deal-Brexit zu kämpfen. Auch wenn dieses Gespenst jetzt abgewendet ist, so hat das Krisenjahr mächtige Kratzspuren an den Sportprogrammen der britischen Hersteller hinterlassen: Im November hat Bentley das Engagement in der GT3-Klasse gekippt. Die vage Chance, dass die Briten mithilfe von VW in die neue Langstrecken-Topklasse LMDh aufsteigen, liegt laut Insidern bei nahezu null. Sportchef Paul Williams schielt zwar auf den Einsatz eines Top-Prototypen mit Brennstoffzellenantrieb, weil das Reglement ab 2025 in diese Richtung geöffnet werden soll. Doch die Briten haben zu wenig Tinte im Füller, um so ein Engagement ohne VW-Hilfe aufzugleisen.

Aston Martin hat 2020 zwar die Titel in der GT-Topklasse der Sportwagen-WM geholt, aber am 23. Dezember den Ausstieg aus dem Werkssport kommuniziert (siehe Seite 16). Einerseits hat der Schritt eine gewisse Sinnhaftigkeit: Erstens verlangt der neue Investor Lawrence Stroll den vollen Fokus auf sein „F1-Werksteam“, zum anderen ist das Schicksal der GTE-Klasse eh besiegelt. Porsche und BMW lassen ihre GTE-Programme auslaufen, und Ferrari könnte dem Move von Porsche folgen und die teure GTE-Klasse durch die attraktivere LMDh-Topklasse ersetzen. Andererseits hat sich Aston Martin in den letzten Jahren nicht mit Ruhm bekleckert: 18 Monate debattierte man über einen Einstieg in die Hypercar-Klasse, dann zog man im Februar 2020 den Stöpsel. Zuvor gab es ein erfolgloses Intermezzo in der DTM, das mehr Scherben als Pokale produzierte.

Bleibt McLaren: Rennchef Zak Brown will angeblich vielleicht ein LMDh-Auto bauen, doch die finanzielle Lage des Unternehmens ist angespannt, der Geldstrom aus dem Nahen Osten ist versiegt. Ob es da neben der F1 Sinn macht, noch einen Prototypen für die Langstrecke zu bauen, ist fraglich. Schließlich waren und sind die GT3-Bemühungen von Bentley, Aston Martin und McLaren grundsätzlich von Erfolglosigkeit geprägt. Aston Martin und McLaren setzen lieber auf die globale Wirkungsmacht der Formel 1. Hier kommen zwar die zentralen technischen Bauteile von Zulieferern, aber es geht nicht um das Abbilden von Technikkompetenz, sondern um Badging und Marketing. Im Langstreckensport blättert die Farbe British Racing Green jedenfalls erkennbar ab – und mit ihr eine große Tradition.



Marcus Schurig
Redakteur



VLN



MCLAREN

Quantensprung: McLaren feierte als Dritter in der Marken-WM die beste Saison seit 2012

XPB

„Für 2

McLaren-Technikchef James Key erklärt, warum McLaren sein Auto bis zum Saisonende entwickelt hat, was das für Auswirkungen für das 2021er-Auto hat und was wir von dem technischen Neubeginn 2022 erwarten dürfen.

Von: **Michael Schmidt**

Warum ist McLaren eine andere Entwicklungsstrategie gefahren als Renault und Racing Point?
Wir richten unsere Entwicklungsstrategie nicht an unseren Gegnern aus, weil wir sie vor Saisonbeginn ja auch gar nicht kennen. Für unsere Strategie gibt es drei Gründe. Erstens gab uns die Politik der kleinen Schritte Spielraum, auf das zu reagieren, was wir bei den Wintertests festgestellt haben. Zweitens sind wir dem Entwicklungsprogramm gefolgt, das vor der Corona-Krise festgelegt wurde. Drittens die Regeländerungen und die Homologation, die uns Schritte aufgezwungen haben. Wir haben wegen des Motorwechsels keine Token für 2021. Alles, was wir ändern wollen, musste in dieser Saison passieren. Das setzte uns Fristen. Ein Beispiel ist die Nase. Sie musste bis Ende September fertig sein. Dieses Problem hatten Renault und Racing Point nicht.

Würde der McLaren für 2021 ganz anders aussehen, wenn Sie wie alle anderen auch zwei Chassis-Token hätten?
Ich würde sagen ja. Das Auto würde schon wegen des anderen Motors anders aussehen, wenn wir alle Freiheiten hätten. Da würde ich die Token investieren. Wir beschweren uns aber nicht. Die FIA musste in einer völlig unsicheren und unvorhersehbaren Situation schnell Entscheidungen treffen. Im Vordergrund stand, den Teams Geld zu sparen. Da konnte man auf uns keine Rücksicht nehmen.

Wie viel komplizierter ist ein Motorwechsel heute als vor zehn Jahren?

022 keine Referenzen“

Viel schwieriger. Ich glaube, ich kenne nun alle Motoren im Feld. Mit einem V8 gab es eine Lücke zwischen Chassis und Getriebe, die gefüllt werden musste. Die Motoren hatte alle ungefähr die gleiche Größe – mit kleinen Unterschieden in der Kühlung. Die Architektur war überschaubar. Es war einfach, von einem Motor zum anderen zu springen. Jetzt ist die Antriebseinheit ein integraler Bestandteil des Autos. Das Chassis wird in seiner Geometrie festgelegt durch die Steuergeräte, den Tank, die Lage des Turboladers und Kompressors, den Auspuff, die ganzen Kühlschächte und das Kühlpaket selbst. Wenn wir früher von drei bis vier Kühlsystemen gesprochen haben, sind es jetzt sieben. Bei einem Motorwechsel gibt es da unheimlich viele Dinge zu beachten.

Die endgültigen Regeln für den 2021er-Unterboden kamen erst spät. Sind die Änderungen, die Sie 2020 am Auto vorgenommen haben, kompatibel damit?
Wir werden dafür an das 2021er-Auto noch einmal Hand anlegen müssen. Die Regeln wurden aus einem guten Grund geändert. Ein weiteres Entwicklungsjahr mit diesen Autos hätten uns nicht einen Schritt zu weit, aber doch ans Limit der Reifen gebracht. Einige unserer Upgrades werden auch 2021 in dieser Form funktionieren. Die neue Nase zum Beispiel. Andere müssen neu verstanden und konstruiert werden.

Haben die Teams, die sich früh aus der Entwicklung des 2020er-Autos ausgeklinkt haben, einen Vorteil?
Es gibt sicher ein paar Vorteile, wenn du früh mit dem 2021er-Paket begonnen hast. Aber die meisten Bereiche, die wir dieses Jahr schon geändert haben, sind kompatibel mit 2021. Außerdem haben auch wir wegen des Motorwechsels relativ früh mit dem Design des 2021er-Autos angefangen.

Wird 2021 eine Entwicklungsschleife reichen, um sich auf 2022 zu konzentrieren?
Das hängt davon ab, wie sich das Auto auf der Strecke anfühlen wird. Es ist aber wahrscheinlich, dass bei der Größe der nötigen Umbauten ein Entwicklungspaket nicht ausreicht. Sollten wir 2021 eine volle Saison mit 23 Rennen fahren, werden wir wohl noch die ein oder andere Anpassung in dem Bereich sehen, der sich von den Regeln her ändert.

> „Ich bin ein Fan neuer Regeln. Es tut gut, einen Schritt zurückzugehen und ungezwungen über neue Ideen nachzudenken.“
>
> James Key

Die Frage, wie viel man von der aktuellen Entwicklung für das nächste Auto opfert, stellt sich immer. Ist sie 2021 für 2022 besonders schwer?
Bei einer so großen Reform ist es schwierig. In meiner Zeit habe ich das drei Mal erlebt. 2009 und 2017 – und zu einem gewissen Grad noch 2014. Als Ingenieur würde man am liebsten die komplette Zeit dem neuen Auto widmen. In der Realität geht das nicht. Du musst in der laufenden Saison Ergebnisse abliefern. Der Unterschied diesmal ist, dass du mit deinem Wissen über die Vergangenheit nicht viel anfangen kannst. 2009, 2014 und 2017 waren große Schritte, aber du konntest auf alten Gesetzmäßigkeiten aufbauen. 2022 ist ein totaler Neubeginn. Das sind Groundeffect-Autos. Es gibt zwar Wissen darüber, aber keine Referenzen zur Vergangenheit.

Wie haben Sie das 2009 und 2017 gelöst?
Ich bin ein Fan neuer Regeln. Es tut gut, einen Schritt zurückzugehen und ungezwungen über neue Ideen nachzudenken. Wenn die Regeln stabil bleiben, tauchst du mehr und mehr ins Detail ein. Du bewegst dich in Trippelschritten vorwärts. Jetzt musst du ohne Vorurteile in die neue Ära gehen und dir erst einmal darüber klar werden, wo du hinwillst. Was deiner Meinung nach ein konkurrenzfähiges Konzept ist. Du hast ja null Vergleichsmöglichkeiten oder Anhaltspunkte. Erst wenn du diesen Prozess abgearbeitet hast, gehst du in die Detailarbeit. In diesem Abschnitt schärfst du dein Verständnis darüber, was funktioniert und was nicht. Ich habe bei Regeländerungen immer schon sehr früh mit CFD-Arbeit angefangen. Auch der erste Windkanaltest war meist schon sehr früh, um ein erstes Bild zu bekommen. Ich kann mich an 2009 bei Force India erinnern. Damals hatten wird drei Windkanäle. In einem haben wir 2008 das aktuelle Auto weiterentwickelt, in den beiden anderen liefen früh Versuche mit der 2009er-Aerodynamik. So haben wir früh ein gewisses Verständnis dafür bekommen, worauf es ankommt.

Werden sich die Autos 2022 von den Modellen unterscheiden, die uns präsentiert wurden?
Es wird Ähnlichkeiten geben. Einige Geometrien sind so streng vorgeschrieben, dass sie den Animationen gleichen werden. Die freieren Bereiche werden sich von dem wegbewegen, was präsentiert wurde.

Alle werden nach Schlupflöchern suchen. Wer ist wichtiger: Der mit der genialen Idee oder derjenige, der die Regeln besser lesen kann?
Es ist eine Kombination aus beidem. Zuerst aber muss dein Konzept stimmen. Sonst helfen dir die ganzen Schlupflöcher nichts. Wer nur danach sucht, wird es nicht weit bringen. Die Entwicklung läuft praktisch parallel. Eine große Gruppe stellt sicher, dass die Plattform stimmt. Eine kleine schaut, ob die Regeln eine neue Idee hergeben, die ausbaufähig ist.

Werden die neuen Autos mit einigen alten Konzepten aufräumen, zum Beispiel der starken Anstellung der Autos?
Die Autos werden sicher nicht mehr so stark angestellt wie heute. Die Tunnel unter dem Auto sind ein mächtiges Werkzeug, Abtrieb zu generieren. Die Autos werden anders abgestimmt, mit anderen Fahrzeughöhen. Aber man darf nicht nur auf die Aerodynamik schauen. Das Auto muss auch noch fahrbar sein und in allen Kurventypen funktionieren, damit der Fahrer Vertrauen hat. Die Charakteristik, die man einem Fahrer bieten muss, um das meiste aus dem Auto herauszuholen, wird sich nicht dramatisch ändern. Es ist aber noch zu früh zu sagen, wie wir die Autos im Vergleich zu heute trimmen werden. Da wird man auch wieder mit der Fahrzeughöhe herumspielen, aber in einem viel kleineren Fenster als heute. Es wird auch beim Setup ein Neustart werden. Wir werden uns da erst einmal hintasten müssen.

Ein Feature moderner Autos ist, Luftwirbel zu erzeugen, um die Strömung in Bahnen zu lenken, in denen man sie haben will. Ist das vorbei?
Wir werden keine Leitbleche mehr haben, um im Detail derartige Luftwirbel zu erzeugen. Dieses Spiel mit der Luft ist extrem kompliziert und sehr teuer. Und es funktioniert nur, wenn diese Teile absolut neu und unbeschädigt sind. Es ist eine faszinierende Welt, aber auch eine, die vielen verschlossen bleibt. Das werden wir in Zukunft in der Komplexität von heute nicht mehr sehen. Dafür werden an mancher Stelle vielleicht größere Geschütze aufgefahren, um der Strömung ihren Weg aufzuzwingen.

Wie viel langsamer werden diese Autos sein?
Wir diskutieren das intern gerade, weil wir es wissen müssen. Die Rundenzeiten bestimmen die Kräfte auf das Auto, wovon die Konstruktion vieler Teile abhängt. Ich glaube nicht an die sieben Sekunden, die Pessimisten in den Raum geworfen haben. Ich rechne so mit einer bis drei Sekunden. ■



James Key

Geburtstag: 14.01.1972
Geburtsort: Nottingham
Herkunftsland: England



Jetzt gemeinsam in einem Team: Pérez kommt von Racing Point und soll Verstappen in der WM helfen

Zusammen gegen Mer

Red Bull verstärkt sich mit Sergio Pérez, weil Alexander Albons Leistungen zu stark schwankten. Trotz Umbau des Fahrerkaders und trotz einer Technikoffensive hält sich die Teamführung mit forschen Ansagen für 2021 zurück.

Von: **Andreas Haupt**

Es ist gewissermaßen eine Abkehr von der bekannten Philosophie. Zum ersten Mal seit mehr als zehn Jahren zieht Red Bull kein Talent aus dem eigenen Kader hoch, sondern deckt sich mit einem gestandenen Rennfahrer ein. Die Teamführung verpflichtete sechs Tage vor Heiligabend Sergio Pérez – einen Piloten mit 191 Grands Prix in der Vita. „In unserem Kader hat sich keiner angeboten, bis auf Tsunoda. Und den brauchen wir für Alpha Tauri", merkt Sportchef Helmut Marko an. Der Japaner bekommt den Sitz neben Pierre Gasly anstelle von Daniil Kvyat.

Der Direktaufstieg zu Red Bull wäre für den Dritten der Formel 2 zu früh gekommen. Sonst wäre die Wahrscheinlichkeit zu hoch gewesen, dass sich der Nächste an der schweren Aufgabe verbrennt. So wie Kvyat 2015/Anfang 2016, Gasly 2019 und zuletzt Alexander Albon. Sebastian Vettel, Max Verstappen und Daniel Ricciardo widerfuhr das Gegenteil. Sie wurden bei Red Bull zu Stars des schnellen Sports.

Das Team wurde seit Spanien 2016, seit Verstappens Ankunft, nach und nach um ihn herum aufgebaut. Das trieb Ricciardo zu Renault. Sein Abgang schuf ein Vakuum, das Pérez endlich schließen soll. Red Bull will nicht mehr abgelenkt sein durch die bohrenden Fragen nach dem zweiten Fahrer und dessen Eignung für das Topauto. Es soll keine Ausreden mehr geben. Red Bull will sich ausschließlich einer Mission widmen: Mercedes zu Fall zu bringen.

> **!**
>
> Red Bull braucht einen erfahrenen zweiten Fahrer. Einen, der Verstappen hilft, die Mercedes unter Druck zu setzen. Zwei gegen einen geht auf Dauer nicht gut.

Ein Verstappen allein reicht auf Dauer nicht. Das führte den Teambossen ausgerechnet Albons beste Vorstellung vor Augen. „Kaum war Albon in Abu Dhabi knapp hinter den Mercedes, schon konnten sie uns nicht ausspielen. Ohne Albon wäre der Sieg von Max in dieser Form nicht möglich gewesen. Ohne ihn im Rückspiegel hätte Mercedes einen oder beide Fahrer noch einmal zum Reifenwechsel geholt. So wurde ihnen das unmöglich gemacht. Bottas hätte sonst den zweiten WM-Platz riskiert. Wir brauchen einen zweiten Aktivposten, der gegen die Mercedes antritt", sagt der Sportchef.

Telefonabsage an Hülk

Genau dieser Eckpfeiler im Strategie-Konstrukt soll Pérez werden. Es musste ein Fahrer her, der die Voraussetzungen mitbringt, dem Druck in einem Topteam standzuhalten. Einer mit großer Erfahrung. Einer, der gegen Verstappen nicht zu stark abfällt. Pérez empfahl sich dafür. Doch im Endeffekt ließ Albon seinen Chefs keine andere Wahl.



0:17 in der Quali. 2:11 nach Podestplätzen. 0:2 nach Siegen. 105:214 nach WM-Punkten. Der Thailänder muss auf die Ersatzbank. Rennen fährt er 2021 in der GT3-DTM. Es war mehr eine Entscheidung gegen ihn als eine für Pérez. „Die mangelnde Konstanz hat den Ausschlag gegeben. Manchmal war Albon bis zu sechs Zehntel weg von Verstappen. So kann man nicht um die WM fahren", urteilt Marko.

Und genau das will Red Bull. Um die WM kämpfen. Um beide Titel. Dafür braucht es zwei Konstanten. „Du brauchst zwei Fahrer für beide Weltmeisterschaften. Das eine geht ohne das andere nicht." Allein kann es Verstappen nicht mit Mercedes aufnehmen. Nicht einmal in der Fahrer-WM. Weil keiner das Spiel zwei gegen einen über eine Saison hinweg gewinnen kann.

Pérez setzte sich gegen seinen Ex-Teamkollegen durch. „Hülkenberg habe ich am Telefon abgesagt. Albon hat es in der Fabrik erfahren", berichtet Marko. „Die Formkurve von Pérez im zweiten Halbjahr hat steil nach oben gezeigt. Bei seinem Sieg in Bahrain haben wir gesehen, wie schnell er ist und wie gut er gleichzeitig die Reifen schont. Er bringt sich immer in eine gute Position, hat ein gutes Gespür für das Auto und das Rennen. Und Pérez konnte sich die ganze Saison beweisen. Das war bei Hülkenberg nicht der Fall." Der Ausputzer von Racing Point durfte nur drei Mal glänzen, als Pérez und Stroll wegen Corona passen mussten.

Erfahrung mit Mercedes

Der Routinier erhält die gleichen Voraussetzungen. „Eine Nummer 1 oder 2 hatten wir noch nie." Aber Pérez wird wissen, dass er in ein Verstappen-Team wechselt. Er wird zunächst einmal froh sein, erstmals in seiner Karriere in einem Topauto zu sitzen. Das war der McLaren 2013 nicht. Damals war der Traditionsrennstall schon auf dem absteigenden Ast.

Die Harmonie im Team dürfte nicht gestört sein. Verstappen selbst dürfte im Hintergrund darauf gedrängt haben, einen starken Piloten an seine Seite zu bekommen. Weil es in seinem Interesse ist – im Kampf gegen Mercedes. Vom Selbstverständnis her fürchtet der 23-Jährige sowieso keinen Fahrer.

Stark ins Gewicht fiel bei der Verpflichtung von Pérez, der für eine Saison unterschrieb, seine Erfahrung mit dem Mercedes-Motor. „Leistung, Ansprechverhalten, Fahrbarkeit: Da kann er viel Input geben." Obendrein verschafft der 30-Jährige Red Bull noch besseren Zugang zum lateinamerikanischen Markt. „Die Tickets im Paddock Club für den GP Mexiko waren fünf Minuten nach der Bekanntgabe ausverkauft." Der ein oder andere Sponsor dürfte beim Team andocken.

Die Zeit nach dem Saisonfinale verbrachte Pérez bei der Familie in seiner Heimat. Wann darf er im Simulator in Milton Keynes testen? Das bestimmt die Entwicklung rund um Corona und die englische Regierung. Sie entscheidet, wer ins Land darf. „Erst wenn er in unserem Auto sitzt, werden wir wissen, wie gut unsere Fahrerpaarung im Vergleich zu Hamilton-Bottas ist", sagt Marko.

Auto auf gutem Weg

Das Auto soll 2021 zu einem Allrounder werden. „Wir glauben, den Abtriebsverlust wegen der neuen Regeln weitgehend auszugleichen. Das glaubt um diese Zeit aber jedes Team. Wir sind sicher besser aufgestellt. Doch wir müssen abwarten, was von Mercedes kommt. Honda sendet positive Signale. Bis jetzt haben sie jede Ankündigung auch umgesetzt. Im Schnitt haben uns vom Motor drei Zehntel gefehlt. Wir hoffen, da näher ranzukommen. Mercedes hatte zuletzt Probleme mit der Zuverlässigkeit. Wir hoffen, dass sie mehr daran arbeiten müssen, als Leistung zu finden. Vielleicht erleben wir eine weitere Angleichung." Es macht den Eindruck, dass Red Bull sich dieses Mal in Zurückhaltung übt. Man will Mercedes nicht mit Worten, sondern auf der Strecke schlagen. ■


Verstappen war zu schnell für Albon. Pérez wird es besser machen müssen


Test für 2021: Mit dem Auto wähnt sich Red Bull auf dem richtigen Weg

Formel 1

F1-Saisonrückblick

Es war eine der verrücktesten Formel-1-Saisons aller Zeiten. Corona bestimmte den Fahrplan. Wir haben die Ereignisse wieder in ein Buch gefasst, das ab 20. Januar auf dem Markt ist.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Formel-1-Saison wird in die Geschichte eingehen. Corona drückte ihr den Stempel auf. Sie begann erst im Juli und endete Mitte Dezember. Deshalb auch der ungewöhnliche Erscheinungstermin ab 20. Januar. Wir haben das Formel-1-Jahr ohne Zuschauer begleitet. Wir erzählen die Story der Absage von Melbourne. Wir beleuchten die 17 Rennen mit dem siebten WM-Titel für Lewis Hamilton sowie Sebastian Vettels Abschied von Ferrari. Der Aufstieg von Mick Schumacher ist genauso Thema wie die zwei Überraschungssiege in Monza und Bahrain – plus der unglaubliche Unfall von Romain Grosjean im Detail. Dazu ein Vergleich zweier Ikonen auf Rädern: Der Mercedes W11 von heute, der Lotus 72 von 1970. Unsere Fotografen waren bei allen Rennen vor Ort. Wir haben die besten Motive für Sie ausgesucht. Lassen Sie sich überraschen. Die komplette Statistik der Jubiläumssaison ist Pflicht. Das Buch mit 184 Seiten zum Preis von 24,90 Euro ist im Buchhandel oder in unserem Webshop unter www.motorbuch-versand.de erhältlich. ■



MSA

Unser Jahresrückblick auf die Formel-1-Saison kostet 24,90 Euro

Formel 1

INEOS steigt ein

Das Formel-1-Team von Mercedes wird zu einem Joint Venture mit drei gleichberechtigten Partnern: Daimler, Teamchef Toto Wolff und dem Chemiekonzern INEOS. Das könnten gute Nachrichten für Lewis Hamilton sein.

Von: **Andreas Haupt**

Anfang 2020 stieg INEOS als einer der Hauptpartner bei Mercedes neben Petronas ein. Zum Jahresende kaufte sich der Chemiekonzern ein. INEOS erwirbt ein Drittel der Anteile am Weltmeister-Team. Daimler reduziert dafür seine Anteile von 60 auf 33,3 Prozent. Toto Wolff stockt von 30 auf 33,3 Prozent auf. Damit ist das Formel-1-Team ein Joint-Venture.

Die drei Partner sprechen von einer Win-win-Situation. Daimler vergoldet einen Teil seiner Anteile, das Auto heißt weiter Mercedes. Man reduziert die eigenen Kosten bei gleichbleibendem Werbeeffekt. Wolff lenkt auch in den kommenden drei Jahren das operative Geschäft als Teamchef. Der Österreicher bleibt der starke Mann im Rennstall. INEOS profitiert vom Werbewert und erhält Zugang zur Automobilwelt, in der das Unternehmen gerne Fuß fassen würde mit Zubehörartikeln.

Fehlt nur noch die Vertragsverlängerung des Superstars. Sir Lewis Hamilton lässt sich mit seiner Unterschrift Zeit. Die Verhandlungen könnten sich sogar bis kurz vor Beginn der Wintertestfahrten Anfang März ziehen, heißt es. Offenbar pokert der Weltmeister weiter um ein hohes Gehalt – trotz Coronakrise. Der Einstieg des Chemiegiganten könnte ihm in die Karten spielen. INEOS wird sehr daran gelegen sein, Hamilton weiterzubeschäftigen. Das könnte ihm sein Wunschgehalt einbringen. ■



DAIMLER

Drei Partner bei Mercedes: Toto Wolff, Sir Jim Ratcliffe und Ola Källenius

NACHRICHTEN

SAISONAUFTAKT WACKELT
Der Formel-1-Saisonauftakt am 21. März in Australien wackelt. Problem sind die strengen Einreisevorschriften wegen Corona. Melbourne will das Risiko nicht tragen, die Strecke aufzubauen und dann doch wieder absagen zu müssen. Deshalb bemüht sich der Veranstalter um einen späteren Termin.

FERRARI WILL PLATZ 3
Ferrari-Teamchef Mattia Binotto hat ehrgeizige Pläne für die Saison 2021: „Unser Mindestziel ist Platz 3. Unsere Mannschaft ist in der Lage, das zu schaffen.“ Der 2021er-Ferrari wird die Typenbezeichnung SF21 tragen.

ORDEN FÜR HAMILTON
Lewis Hamilton hat es geschafft. Seit diesem Jahr muss man den siebenfachen Weltmeister mit „Sir Lewis“ ansprechen. Die Queen schlug Hamilton als vierten Formel-1-Piloten nach Stirling Moss, Jack Brabham und Jackie Stewart zum Ritter.

CO_2-FREIER SPRIT IM TEST
Die FIA hat ihren CO_2-neutralen Kraftstoff auf der Basis biologischer Abfälle fertiggestellt. Das Benzin durchläuft jetzt mit allen Formel-1-Motoren ein Testprogramm auf dem Prüfstand.

CAPITO BEI WILLIAMS
Die Williams-Eigentümer von Dorilton Capital haben einen neuen Chef für den Traditionsrennstall auserkoren. Jost Capito übernimmt ab Februar die Geschäfte. Simon Roberts bleibt der Teamchef.

ABSAGE VON FORMEL E
Eigentlich war der Auftakt für den 16./17. Januar angedacht. Doch die Formel E muss ihre Rennen in Santiago de Chile verschieben, weil die chilenische Regierung ein Einreiseverbot für Großbritannien verhängte. Grund dafür ist die Corona-Mutation auf der Insel. Die Formel E bemüht sich um einen Ersatztermin.

Sieger im vierten Anlauf



Hinter dem Lenkrad sind Teile des Rohrrahmens zu sehen

Nach dem missglückten Experiment mit dem 16-Zylinder wollte B.R.M. mit dem P25 endlich Fuß in der Formel 1 fassen. Es dauerte vier Jahre und viele Umbauten, bis das ungewöhnliche Auto nicht nur schnell, sondern auch zuverlässig war.

Von: **Michael Schmidt**

Der Versuch mit dem legendären 16-Zylinder Anfang der 50er-Jahre hätte B.R.M. fast umgebracht. Alfred Owen, Besitzer des größten britischen Automobilzulieferers, rettete den Rennstall, indem er ihn 1952 in sein Firmenimperium eingliederte. Nach den schmerzvollen Erfahrungen mit dem V16, der erst standfest wurde, als er in kein Reglement mehr passte, nahm sich B.R.M. unter der Leitung von Raymond Mays und Peter Berthon mit dem Nachfolgemodell mehr Zeit. Der P25 wurde 1955 auf die Räder gestellt, erschien aber erst 1956 bei einem Grand Prix. Das Auto war schnell, aber unzuverlässig. Nach diversen Unfällen warfen die britischen Star-Piloten Mike Hawthorn und Tony Brooks das Handtuch. Brooks verabschiedete den P25, mit dem er sich wegen eines klemmenden Gaszuges in Silverstone überschlagen hatte und der nach dem Crash völlig ausbrannte, mit den Worten: „Das ist das Beste, was diesem Auto passieren konnte.“

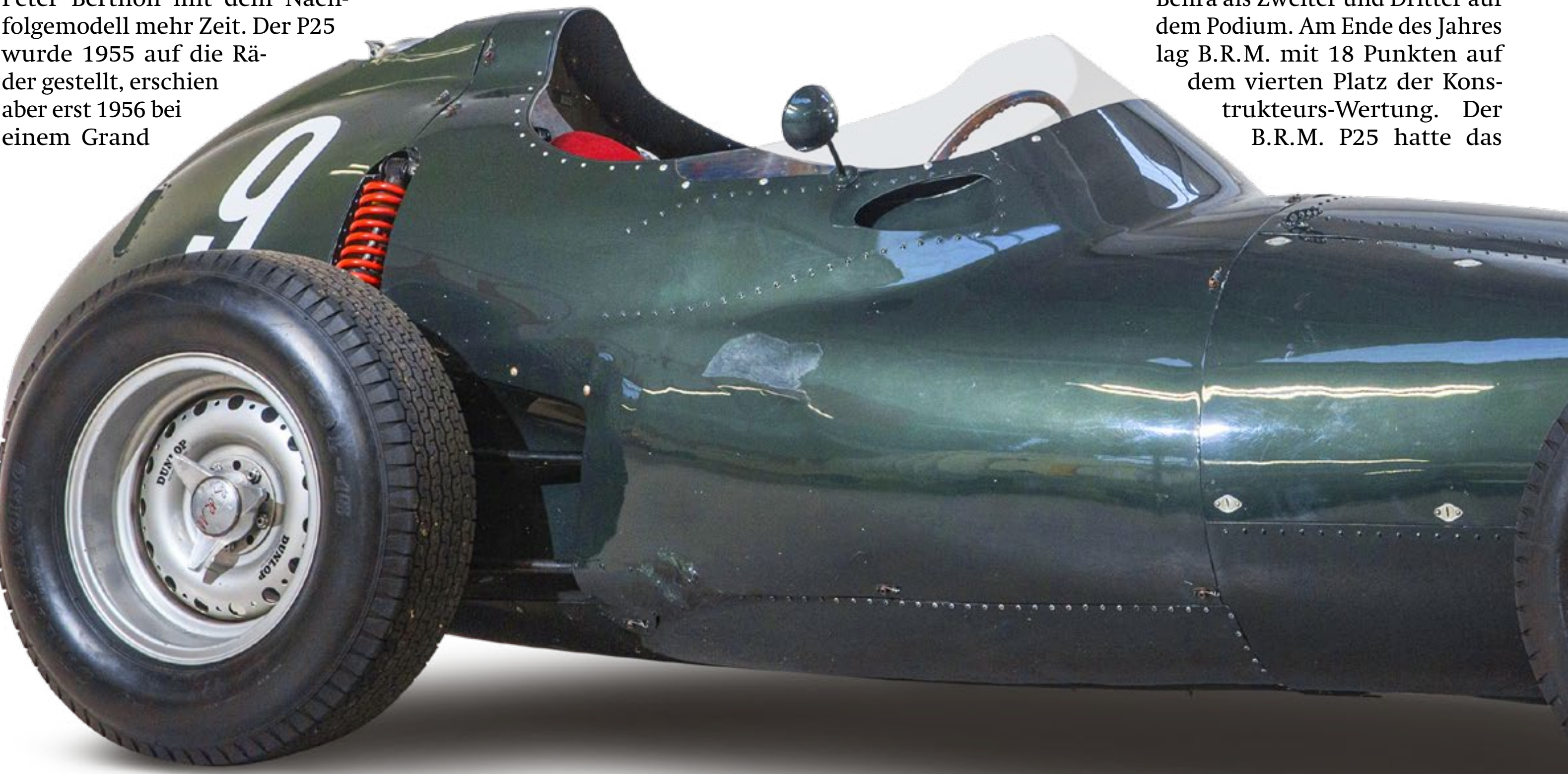
Viele Kinderkrankheiten

Auch die Saison 1957 brachte keine andere Erkenntnis als die: B.R.M.s Antwort auf Ferrari und Maserati hatte den Speed, kam aber nie ins Ziel. Einige Fahrer wie Archie Scott-Brown weigerten sich sogar, das unberechenbare Auto zu fahren. Die Problemzonen lagen quer über das Auto verteilt. Der Vierzylinder-Reihenmotor mit 2491 cm³ Hubraum hatte mit 102,8 Millimeter eine große Bohrung und damit auch große Ventile. Dadurch wurden immer wieder Schmutz und Öl in die Brennräume gesaugt, was zu vielen Motorschäden führte. Das querliegende Vierganggetriebe aus eigener Produktion war so anfällig wie die ungewöhnliche Anordnung der Hinterradbremse. Eine einzige Scheibe saß quer hinter dem Differenzial. Ihre Verzögerungsarbeit wurde auf die Getriebeausgangswelle und damit die Antriebswellen übertragen. Die De-Dion-Hinterachse sorgte im Zusammenspiel mit der hydropneumatisch gefederten Einzelradaufhängung vorne für ein heikles Fahrverhalten.

Auf Anraten von Lotus-Gründer Colin Chapman nahmen die Chefdesigner Tony Rudd und Stewart Tresilian für die Folgejahre entscheidende Änderungen vor. Ein Rohrrahmen ersetzte den Leiterrahmen mit der Fahrgastzelle in Monocoque-Bauweise. Die Querblattfeder im Heck wurde durch zwei Feder-Dämpfer-Einheiten an den Rädern ersetzt. Das sparte einen oberen Querlenker. Hier war schon das Prinzip des Minimalismus zu erkennen, den Chapman später bei Lotus umsetzte. Das Projekt mit der einen Bremse im Heck wurde erstaunlicherweise beibehalten. Die Scheiben der Bremsen kamen nicht mehr von Lockheed, sondern von Dunlop. Die Umstellung von Kraftstoff auf Alkoholbasis auf handelsübliches Benzin hatte 1958 zu vielen Hitzeschäden geführt. Stewart Tresilian verbesserte daraufhin die Kühlung des Reihenvierzylinders. Ab 1959 lieferte er standfeste 280 PS bei 8500/min.

Erste WM-Punkte 1958

Harry Schell brach mit seinem fünften Platz beim GP Monaco 1958 den Bann. Es waren die ersten Punkte für den P25. Jean Behra führte das Rennen 85 Kilometer lang an. Ein Rennen später in Zandvoort standen Schell und Behra als Zweiter und Dritter auf dem Podium. Am Ende des Jahres lag B.R.M. mit 18 Punkten auf dem vierten Platz der Konstrukteurs-Wertung. Der B.R.M. P25 hatte das



B.R.M.s erster Sieger: Der P25 war von 1956 bis 1960 auf den GP-Strecken unterwegs

DIE ERFOLGE

MOTORSPORT IMAGES

Debüt: GP England 1956
GP-Einsätze: 21
Einsatzzeit: 1956–1960
Siege: 1
Pole-Position: 1
Punkte: 46,5

Laufen gelernt. Beim GP Holland 1959 gewann Joakim Bonnier von der Pole-Position. Das Team verbesserte sich in der Endabrechnung auf Rang 3.

Nach vier Jahren neigte sich die Dienstzeit von B.R.M.s erstem Siegerauto dem Ende entgegen. Einmal noch wurde es 1960 beim Auftakt in Argentinien auf die Rennstrecke gelassen, dann ersetzte es der P48 mit dem Motor hinter dem Fahrer. Bonnier führte beim Abschied 57 Runden lang, fiel dann aber noch aus den Punkterängen. Autos mit Frontmotoren waren 1960 eine aussterbende Spezies. Cooper hatte mit dem Mittelmotorkonzept den Weg gezeigt. Insgesamt wurden elf Chassis vom Typ 25 gebaut. Viele gingen bei Unfällen zu Bruch. Dazu zählte auch Hans Herrmanns berühmter Überschlag auf der Avus 1959.

Ganz nutzlos waren die überlebenden P25 trotzdem nicht. Sie wurden geplündert, um den neuen Typ P48 kostengünstig bauen zu können. Bonniers Siegerauto von Zandvoort ist das einzige, das in großen Teilen überlebt hat. ■

DAS DETAIL



REINHARD

Die Hinterachse des P25 war lange eine Baustelle. Ursprünglich folgten die Chefkonstrukteure Peter Berthon und Tony Rudd der damals üblichen De-Dion-Bauweise mit Querblattfeder. Weil der P25 aber heikel zu fahren war, rüstete man 1958 auf zwei separate Feder-Dämpfer-Einheiten um. Der extralange Dämpfer übernahm dabei zum Teil die Rolle des oberen Querlenkers. Er war auf der einen Seite mit dem Radträger verbunden, auf der anderen Seite mit einem Trapez von Lenkern, die über einen Kipphebel mit dem De-Dion-Rahmen verbunden waren, der die Hinterachselemente verband.

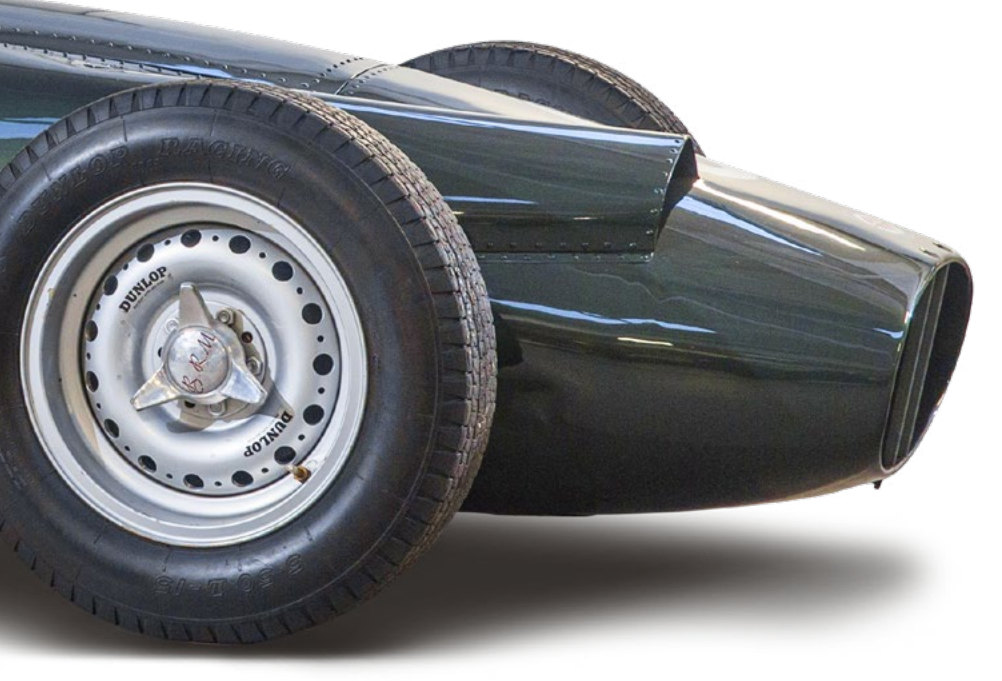
DIE TECHNIK





REINHARD

Bezeichnung:
B.R.M. P25
Chassis: Rohrrahmen
Motor: B.R.M. P25 Mk1-R4, 280 PS bei 8500/min
Getriebe: B.R.M. 4-Gang
Vorderachse:
2/2 Querlenker, Kipphebel
Hinterachse:
1 Querlenker + Stoßdämpfer, 2 Längslenker, Kipphebel
Reifen: Dunlop
Länge: 3801 mm
Breite: 1485 mm
Höhe: 1028 mm
Radstand: 2286 mm
Spur vorne: 1285 mm
Spur hinten: 1315 mm
Gewicht: 670 kg





REINHARD

Der B.R.M.-Vierzylinder gab 280 PS bei 8500/min ab



MOTORSPORT IMAGES

Harry Schell beim GP Frankreich 1958 in Reims



701 statt 1: Nach dem Titelgewinn 2018 folgte 2019 der Vizetitel und 2020 wieder der Meistertitel

VLN

Erfolgs-Abo am Ring

Die Saison der Nürburgring Langstrecken-Serie endete nach dem fünften Lauf fast schon lautlos. Dabei standen mit der Absage der restlichen Rennen auch automatisch die Meister fest: Danny Brink, Christopher Rink und Philipp Leisen holten nach 2018 zum zweiten Mal den Titel mit dem BMW 325i.

Von: **Bianca Leppert**

Zu Beginn dieses chaotischen Jahres war die Nürburgring Langstrecken-Serie noch Vorreiter: Die Saison begann früher als in allen anderen Rennserien. Dafür erwischte es den Breitensport in der Eifel nach hintenraus: Aufgrund der Corona-Situation war nach dem fünften Lauf Schluss. Einige andere Meisterschaften waren da noch in vollem Gange. So ging der zweite Meistertitel von Danny Brink, Christopher Rink und Philipp Leisen beinahe im ganzen Trubel unter. Dabei hat das Trio, das für Adrenalin Motorsport in der V4-Klasse unterwegs ist, mit dem BMW 325i e90 einmal mehr einen Durchmarsch hingelegt. Fünf Siege in fünf Rennen sprechen für sich. „Ein bisschen Glück war da aber immer dabei. Wenn wir gewusst hätten, dass es kein Streichergebnis gibt, wäre der Druck sicher noch viel höher gewesen“, meint Leisen.

Akribische Detailarbeit

Statt einer großen Sause mit emotionaler Zieldurchfahrt wie im Jahr 2018 feierten die drei den Titelgewinn dieses Mal getrennt voneinander. Schließlich konnte nach dem fünften Lauf noch keiner wissen, dass die restlichen Termine auch ausfallen würden und die Meisterschaftsbotschaft per Telefon übermittelt wird. Ein kleiner Trost: die Pokalübergabe bei der digitalen Siegerehrung der NLS im Dezember mit Teamchef Matthias Unger. Seine Mannschaft holte zum dritten Mal in Folge den Titel.

> „Wir warten nicht, bis etwas kaputtgeht. Aber natürlich kostet das auch Geld. Teamchef Matthias Unger gibt das Go, und wir haben Vertrauen.“
>
> Christopher Rink, Adrenalin

Spricht man mit dem Meister-Trio und dem Meistermacher, merkt man schnell, dass sich hier die richtigen gefunden haben. Da haben sich nicht einfach drei Fahrer bei einem Team eingekauft, sondern sie sind schon zu einer Symbiose geworden. Eine, die nichts dem Zufall überlässt und alles bis ins Detail durchplant. Dazu gehört auch die Herangehensweise an jedes Rennen und das Projekt Titelgewinn.

Obwohl der orange-blaue Hecktriebler schon vier Jahre auf dem Buckel hat, gab es in der vergangenen Saison nie einen Ausfall wegen eines technischen Problems. „Der Schlüssel zum Erfolg liegt darin, die Teile mit Bedacht zu tauschen. Wir warten nicht, bis etwas kaputtgeht. Aber natürlich kostet das auch Geld. Teamchef Matthias Unger gibt das Go, und wir haben großes Vertrauen in ihn”, sagt Rink, der für die technische Vorbereitung verantwortlich zeichnete.

Deshalb hat man für 20 Rennen auch schon zwei Motoren im Einsatz gehabt, was in dieser Klasse nicht unbedingt effizient ist – aber notwendig, um kein Risiko einzugehen. „Das machst du eben nur, wenn du alles auf die Meisterschaft setzt“, so Rink. Teamkollege Brink ergänzt: „Es ist einfach eine super Konstellation. Wir haben viel Routine zu dritt und mit dem Team.“

Strategiewechsel nötig

Auch die Einführung der neuen Mindestboxenstopp-Zeiten hat das Trio nicht aus dem Konzept gebracht. Obwohl man dadurch einen entscheidenden Vorteil abgeben musste. „Bisher konnten


Philipp Leisen (links) und Teamchef Matthias Unger bei der digitalen Ehrung


Meisterporträt 2018: Erinnerungsfoto, damals noch ohne Masken

wir beim Stopp immer zwei bis drei Sekunden gewinnen", meint Leisen. Mit den neuen Regeln, die teilweise die Transparenz in Sachen Strategie für die Zuschauer verzerrte, musste Adrenalin wie alle anderen auch die Strategie anpassen. Das ist gelungen. „Wenn du fünf von fünf Rennen gewinnst, ist das kein Zufall", sagt Leisen, der traditionell seine Stärken als Startfahrer ausspielt.

Viel Vertrauen im Team

Tatsächlich ist bei den drei Meistern viel Flexibilität und wenig Ego im Spiel. Frei nach dem Motto: Was nicht passt, wird passend gemacht. Durch ihre jahrelange gemeinsame Erfahrung steckt jeder auch mal zurück und weiß, wo die eigenen Stärken liegen. „Wir machen uns zum Beispiel nicht mehr verrückt, wenn wir weit hinten stehen", sagt Brink. „Und dadurch, dass Christopher das Auto aufbaut, wissen wir genau, was er kontrolliert und tauscht." Herrscht also nur Friede, Freude, Eierkuchen im Team? Fast. Mit viel Humor nehmen sich die drei auch gerne mal gegenseitig aufs Korn. Und eine heikle Konstellation gab es 2020 dann doch noch.

Christopher Rink war nicht nur mit Brink und Leisen am Start, sondern auch in der aufsteigenden VT2-Klasse mit Philipp Stahlschmidt. Und da lief es für die beiden ebenfalls wie am Schnürchen. Drei Siege fuhr das Duo ein – und avancierte damit ebenfalls zum Titelanwärter.

Durch den Wegfall der letzten drei Läufe und zugleich der Streichergebnisse fiel die Entscheidung allerdings weg. „Das hätte mich sonst in eine schwierige Lage gebracht", sagt Rink zu seinem Luxusproblem. „Ich hätte nicht mit so vielen Startern in der VT2 gerechnet." Schon jetzt steht fest: Die VT2 dürfte in der kommenden Saison zu einer der potenziellen Meisterklassen gehören – vorausgesetzt es ändert sich nichts Gravierendes am Punktesystem.

Wohin die Reise für Leisen, Rink und Brink in der Zukunft geht, steht noch nicht fest. Leisen macht keinen Hehl daraus, dass er den neuen BMW M2 Cup ganz spannend findet. Und auch seine Teamkollegen sind nicht abgeneigt. „Wir sind nicht auf die V4 fixiert. Aber es kommt natürlich auch darauf an, wie sich das Reglement gestaltet", meint Brink.

Sollten die drei weiterhin gemeinsame Sache mit Adrenalin Motorsport machen, ist klar: Sie sind Kandidaten für einen dritten Meisterschaftsgewinn – egal auf welchem Auto. ■


Ein schöner Rücken kann auch entzücken: Fünf Siege in fünf Rennen


Weder die Piloten noch das Team überließen etwas dem Zufall: Die Strategie war bei jedem Rennen klar



Seit 22 Jahren ist Doug Fehan das Gesicht und der Boss von Corvette Racing

BROOKS

Die Trennung zur Unzeit

Weihnachten ist immer gut, um unbequeme Nachrichten geräuschlos unter das Volk zu bringen. Corvette war da 2020 nicht besser als Aston Martin: Am 16. Dezember verkündete GM die Trennung von Corvette-Sportchef Doug Fehan – ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, wo Erfahrung und Netzwerk stärker gefragt sind als je zuvor.

Von: **Marcus Schurig**

Einer der berühmtesten Sprüche im amerikanischen Sport lautet: Never change a winning Team. Wenn es dann doch passiert, wie gerade bei Corvette Racing in Amerika, dann fragt man sich, was sich die Entscheidungsträger dabei bloß gedacht haben. Und Zyniker könnten antworten: vermutlich nichts. Am 16. Dezember verkündete Corvette Racing, dass Rennchef Doug Fehan nach 22 Jahren als Chef der Operation und nach 32 Jahren bei GM Racing von seiner Position „wegtreten“ werde – ein zarter aber sicherer Hinweis darauf, dass es sich sicher nicht um eine einvernehmliche Trennung gehandelt hat.

Wer die Leistungen von Doug Fehan kurz vor dem geistigen Auge Revue passieren lässt, wird kaum einen Grund für eine Ablösung finden: Unter seiner Führung startete Corvette Racing 1996 die Entwicklung der C5.R, der ersten richtigen Renn-Corvette für die damalige GT2-Klasse. Seither ist Corvette Racing ohne Unterbrechung mit jeder Corvette-Modellgeneration auf dem Topniveau im GT-Rennsport vertreten – bis zur heutigen Mittelmotor-Corvette C8.R, die im Januar 2020 debütierte und mit der Corvette Racing auf Anhieb in der amerikanischen IMSA-Serie den Fahrer- und Herstellertitel gegen Porsche und BMW holte.

Fast 50 Prozent Siegquote

Erfolg war in jeder Beziehung das Markenzeichen von Corvette Racing: Unter der Führung von Doug Fehan gewann Corvette Racing in 22 Jahren 14 Team- sowie 13 Hersteller- und Fahrer-Titel im US-Rennsport, dazu kommen acht Klassensiege beim 24h-Rennen in Le Mans. In 238 Rennen holten die Corvetten-Kapitäne 113 Siege, davon 63 Doppelsiege. Besonders beeindruckend sind auch die zwölf Siege beim internationalen 12h-Rennen in Sebring und die acht Erfolge beim Petit Le Mans in Road Atlanta – sowie natürlich der bahnbrechende Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Daytona 2001.

> **!** GM und Corvette stehen vor einer Neuausrichtung im Motorsport – und genau in diesem Moment trennen sie sich von ihrem erfahrensten Mitarbeiter: Doug Fehan

Ein größerer Umbruch im GM-Konzern hatte sich bereits im Laufe der von Corona geprägten Saison 2020 angedeutet: Der bisherige GM-Sportchef Mark Kent wechselte im September in die Rüstungssparte, als Nachfolger wurde der im Motorsport unerfahrene Mark Stielow installiert. Nach und nach wurde die Führungsriege von Corvette Racing geschwächt: Gary Pratt und Jim Miller, die Bosse des zugleich hauseigenen und doch externen Werksteams Pratt & Miller wurden an die Seitenlinie gestellt, Fahrer wie Oliver Gavin, Jan Magnussen, Marcel Fässler und Mike Rockenfeller entsorgt.

Der wahrscheinlich von oben verordnete Generationenwechsel machte allerdings eine prekäre Lage nur noch prekärer: Die großen Umwälzungen bei der Antriebstechnologie der Straßenautos haben gerade jetzt große Auswirkungen auf den Motorsport. Nahezu alle Autohersteller stellen sich neu auf, was bedeutet, dass die bestehenden Sport-Programme unter Handlungsdruck geraten – auch und gerade bei Corvette und GM.

GM ist mit Cadillac in der aktuellen DPI-Klasse vertreten, die ab 2023 in die neue globale Topklasse LMDh überführt wird. Corvette ist mit der C8.R in der GTE-Klasse unterwegs, doch diese Kategorie könnte aussterben: Porsche wird die Klasse ebenso verlassen wie BMW und Aston Martin, vermutlich gilt das auch für Ferrari. GM und Corvette müssen also zeitnah entscheiden, was in Zukunft getan werden soll

– und genau in diesem Moment trennen sich die GM-Manager von ihrem erfahrensten Mitarbeiter, nämlich Doug Fehan.

Manager des Vertrauens

Fehan hat über 30 Jahre exzellente Kontakte zu allen wichtigen Regelgebern im weltweiten Langstreckensport aufgebaut. Seine Stimme wird gehört und respektiert. Als Motorsportchef besteht die hohe Kunst darin, Richtungen und Trends frühzeitig aufzuspüren und die Strategien entsprechend anzupassen.

Die besonders ausgeschlafenen Sportchefs, zu denen Fehan fraglos gehört, genießen bei den Regelgebern ein so hohes Vertrauen, dass sie frühzeitig in die Entscheidungsfindung einbezogen werden – damit gestalten sie de facto den Rennsport aktiv mit. Das gelingt aber nur jenen, die lange dabei sind, viel Erfahrung haben und die in ihrem großen Netzwerk Vertrauen aufgebaut haben.

Die beiden wichtigsten Player und Regelgeber im globalen Langstreckensport sind der ACO, der das 24h-Rennen in Le Mans und die Sportwagen-WM (WEC) ausrichtet, und die amerikanische IMSA-Organisation. Für Amerikaner besteht der heikle Teil der Diplomatie im Verhältnis zum ACO: In der Vergangenheit gelang es nur wenigen US-Herstellern, ein vertrauensvolles Arbeitsverhältnis aufzubauen.

GM hat das in den letzten zwei Jahrzehnten vorbildlich gelöst, und zwar mit Verlässlichkeit und Vertrauen auf der persönlichen Ebene. Doug Fehan hat es verstanden, trotz der großen kulturellen Unterschiede ein kooperatives Verhältnis aufzubauen. Ein Beispiel: Nur Corvette Racing war es vergönnt, für das wichtigste Autorennen der Welt, die 24 Stunden von Le Mans, eine Einladung zu erhalten, obwohl Corvette nicht oder nur höchst sporadisch in der Sportwagen-WM (WEC) antritt. Dieses Privileg können die Amis getrost Doug Fehan auf die Fahne schreiben …

Und genau ein solches Verhältnis wäre jetzt notwendig, um GM und Corvette erfolgreich durch die von Unsicherheit geprägte Phase im Langstreckensport zu führen. Warum sich GM und Corvette Racing ausgerechnet jetzt von ihrem erfahrensten und am besten vernetzten Mitarbeiter im Rennsport trennen, das weiß nur der Kuckuck. Jim Campbell, GM Vice President Performance Fahrzeuge und Motorsport, sagte einem US-Medium, dass das Management der Rennprogramme in Zukunft stärker mit der Engineering-Seite verwoben werden solle. Die logische Frage: Ist ein Getriebespezialist, der auch ein Rennpogramm leitet, der richtige Mann, um die politischen und diplomatischen Kontakte aufzubauen, die nötig sind, um eine gewisse Mitsprache und Einfluss zu erlangen?

GM und Corvette müssen in den nächsten Monaten entscheidende Weichenstellungen im Motorsport vornehmen, sowohl was die Topklasse LMDH als auch was die Zukunft von Corvette im globalen GT-Sport betrifft. Doug Fehan wäre mit seinem Netzwerk und seinen Verbindungen der richtige Mann gewesen, um diese wichtige Neuausrichtung vorzubereiten. Wie gesagt: Never change a winning Team. ■



MOTORSPORT-IMAGES

Die vierte erfolgreiche Modellgeneration im GT-Rennsport: Corvette C8.R

Sportwagen-WM (WEC): Aston Martin steigt werksseitig aus der GTE-Klasse aus

Aston cancelt GTE-Einsatz

Ursprünglich wollte Aston Martin den werksseitigen Rückzug aus der GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM kurz nach dem WM-Finale in Bahrain Mitte November mitteilen – was zur MSa-Titelzeile in Heft 49/2020 (siehe rechts) beitrug. Um den Schaum der Enttäuschung zu mildern, verkündeten die Briten den Rückzug jetzt erst klammheimlich am 23. Dezember.

Von: **Marcus Schurig**

Hätte Aston Martin wie ursprünglich geplant den werksseitigen Ausstieg aus der GTE-Klasse zwei Tage nach dem Gewinn der Hersteller- und Fahrer-WM-Titel in Bahrain verkündet, wären die Briten wohl bis Weihnachten am Nasenring durch die Arena geführt und mit Schmährufen bedacht worden. Also ließ man die Gerüchte Gerüchte sein und versteckte die schlechte Nachricht nun unter dem Weihnachtsbaum, in der Medienflaute.

Der Ausstieg wird als strategische Neuausrichtung verkauft: Nach neun Jahren in der GT-Topklasse fokussieren die Briten ihr Motorsportprogramm auf das neue F1-Werksteam, das der Investor Lawrence Stroll aufgegleist hat. Das F1-Engagement lässt sich zwar schwerlich als echter Werkseinsatz verkaufen, schließlich kommen die tragenden technischen Bauteile von Kooperationspartner Mercedes, aber Stroll ist nach dem Einstieg seines Anleger-Konsortiums der neue starke Mann bei Aston Martin – insofern macht die Charade durchaus Sinn, zumindest aus Sicht der Briten.

Nur am Rande soll erwähnt werden, dass Aston Martin bis Februar 2020 ernsthaft bemüht war, sogar ein Hypercar für die neue Topklasse der Sportwagen-WM (WEC) zu bauen, in enger Zusammenarbeit mit dem damaligen F1-Partner Red Bull und dessen Stardesigner Adrian Newey. Aus Kostengründen wurde das Programm in letzter Sekunde gekippt, mit Verweis darauf, dass man sich die Sache nochmals überlegen werde, wenn das günstigere LMDh-Reglement vorliege. Dieser Pfad dürfte mit dem Fokus auf die Formel 1 nun endgültig ausgetrocknet sein. Aston Martin verweist in der Pressemitteilung vom 23. Dezember darauf, dass man sich weiter im GT3-Sport engagieren wolle, weshalb auch die Fahrer unter Vertrag bleiben. Mit dem Move der Briten ist das Schicksal der GTE-Klasse besiegelt, denn Porsche und BMW werden die Klasse ebenfalls zeitnah verlassen, Ferrari wird vermutlich folgen. ■


Sportwagen-WM: Finale Bahrain
Aston Martin – erst Titel, dann Ausstieg?
MotoGP in Valencia
Außenseiter

MSA 49/2020: Den Braten Mitte November gerochen ...

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

JOHN PAUL JR. VERSTORBEN
Am 29. Dezember verstarb der frühere IndyCar- und Langstreckenpilot John Paul Junior. Zwischen 1980 und 2002 bestritt der Amerikaner 175 Langstreckenrennen, darunter sind 20 Gesamtsiege sowie auch ein zweiter Platz beim 24h-Rennen in Le Mans 1984 auf einem Porsche 956. Im Jahr 1982 gewann John Paul Junior die IMSA-GTP-Serie mit acht Saisonsiegen, darunter auch Siege beim 24h-Rennen in Daytona (zusammen mit Rolf Stommelen) und beim 12h-Rennen in Sebring. John Paul Junior erlangte auch Berühmtheit als Drogenschmuggler, wofür er unter anderem eine fünfjährige Haftstrafe erhielt.

RISI BESTÄTIGT 24h DAYTONA
Das amerikanische Ferrari-Team Risi Competizione hat seinen Start beim IMSA-Saisonauftakt, dem 24h-Rennen in Daytona Ende Januar, offiziell bestätigt. Die Amerikaner treten wie gewohnt in der GT-Topklasse GTLM mit einem Ferrari 488 GTE Evo an. Das Fahreraufgebot ist dank Unterstützung der Ferrari-Sportabteilung erlesen: Die Werkspiloten James Calado, Alessandro Pier Guidi und Davide Rigon wechseln sich mit Jules Gounon am Steuer des Ferrari ab.

IMSA: KALENDER-UPDATE
Die amerikanische IMSA-Serie hat kurz vor dem Saisonstart in Daytona noch einmal ihren Kalender für die Saison 2021 angepasst. Der Trip nach Kalifornien mit den beiden Rennen in Laguna Seca und in Long Beach wurde vom April in den September verlegt: Das Rennen in Laguna findet jetzt vom 10.–12. September statt, das Stadtrennen in Long Beach folgt dann zwei Wochen später.

TERMIN 24H NÜRBURGRING
Der ADAC Nordrhein hat den Termin für das 24h-Rennen auf der Nordschleife definitiv bestätigt: Wie geplant findet der prestigeträchtige Klassiker vom 3. bis 6. Juni 2021 statt, das Quali-Rennen geht einen Monat vorher über die Bühne (8. bis 9. Mai). Dazu stehen im März und April drei VLN-Rennen zur weiteren Vorbereitung auf dem Plan.



BMW M2 CUP BEI DER DTM
Der neue BMW-Markenpokal mit M2-Fahrzeugen findet 2021 im Rahmenprogramm der DTM statt. Die Serie wird in Zusammenarbeit zwischen BMW Motorsport und dem Unternehmen Tolimit ausgetragen, geplant sind zwölf Wertungsläufe bei sechs Veranstaltungen, Die erfolgreichsten Piloten des M2 Cups sollen die Chance auf weitere BMW-Einsätze in den Folgejahren erhalten.

PEUGEOT: FAHRERGERÜCHTE
Vor dem Start des Peugeot-Hypercar-Projektes ab der Saison 2022 in der Sportwagen-WM (WEC) und in Le Mans verdichten sich erste Fahrergerüchte: Loïc Duval wurde als Entwicklungsfahrer bereits bestätigt, dazu werden den Piloten Jean-Éric Vergne, Mikkel Jensen, Kevin Magnussen, Paul di Resta und Gustavo Menezes die besten Chancen auf ein Stamm-Cockpit für 2022 eingeräumt.



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
25 Ausgaben MOTORSPORT aktuell
frei Haus plus Steckschlüsselsatz sichern!
TOP EXTRA
MANNESMANN
Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsatz aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Praktischer Tragekoffer
• Umschaltknarre, Schraubendrehergriff, T-Gleitgriff
• 13 Steckschlüssel-Einsätze
• 7 Innensechskantschlüssel
• Hakenschrauber und Bit-Adapter
• Zuzahlung: 1,– €
BRÜDER MANNESMANN WERKZEUGE

„Ich sehe uns als Favoriten“

Drei Wochen Winterpause müssen Thierry Neuville genügen. Bevor es wieder losgeht, blickt der 32-jährige Belgier mit uns auf das vergangene Jahr zurück und spricht über die kommende Saison und seine Zukunft.

Von: **Reiner Kuhn**



HYUNDAI

Erst mal: Danke für dieses frühe Interview!
Das passt schon. Wir Rallyefahrer sind es ja gewohnt, gleich wieder loszulegen. Zudem hatten wir im Vorjahr mehr Pausen als sonst.

Soll heißen, die Batterien sind noch aufgeladen?
Das kann man so sagen. Weihnachten haben wir traditionell bei meiner Familie in Belgien verbracht. Über Neujahr waren wir, wie gehabt, in der Schweiz und haben in den Bergen statt normalem Winterurlaub eben etwas Ruhe genossen.

Wann sitzen Sie das nächste Mal im Hyundai i20 WRC?
Voraussichtlich in der zweiten Januarwoche. Zuvor sind wir ein, zwei Tage bei Hyundai Motorsport in Alzenau. Neben dem obligatorischen Fototermin sitzen wir auch mit den Ingenieuren zusammen und gehen wie vor jeder Saison das gesamte Auto durch. Neben veränderten Details und Einstellungen geht es um neue Problemlösungen, die bei der Analyse der vergangenen Saison herausgearbeitet wurden.

Ihr Rückblick auf 2020?
Keine Frage, es war ein merkwürdiges Jahr. Bei nur sieben zumeist kurzen WM-Rallyes mit veränderten Abläufen und ohne Zuschauer hatte man schon auch im Hinterkopf, dass unser Sport gerade nicht das Wichtigste auf der Welt ist.

Ihr sportliches Resümee?
Tja, nach dem Sieg bei der Monte folgten mehr Tiefs als Hochs. In Schweden hatten wir kaum Schnee und die schlechteste Startposition. In Mexiko lagen wir auf Platz 2, als die Lichtmaschine Probleme machte. Dann folgte eine lange Pause. Unser Restart in Estland war nicht so toll, aber danach hätten wir eigentlich zwei Siege verdient gehabt. In der Türkei führten wir mit über einer halben Minute, als uns ein Plattfuß am letzten Tag den Sieg versaute. Auf Sardinien waren es Motorenprobleme, ohne die wir die Rallye für uns entschieden und es bei der Rallye Monza anders ausgeschaut hätte. So musste ich volles Risiko gehen und leistete mir einen Fahrfehler. Wäre das Auto im folgenden Wasserloch nicht ausgegangen, hätten uns vor dem Samstag wohl nur 25 Sekunden gefehlt. Aber so war das Wochenende vorbei und die Saison gelaufen.

> „Die Zukunft entscheidet sich in den nächsten Monaten. Wer bald mit den künftigen Hybridfahrzeugen testet, dürfte auch 2022 mit dabei sein.“
>
> Thierry Neuville

Steigt damit vor der neuen Saison der Druck, zumal bei einem so starken Teamkollegen wie Ott Tänak?
Überhaupt nicht. Vergangene Saison hatte ich genau zwei Fahrfehler. Und davon abgesehen, dass Ott bis Monza hintendran war, hat er auch nicht mehr gerissen. Und dies, obwohl er wesentlich weniger technische Probleme hatte als wir.

Ist die Standfestigkeit der Schwachpunkt beim Hyundai?
Das denke ich nicht. Okay, wir hatten einige Probleme mit der Elektrik, insgesamt aber einfach auch viel Pech. Ich weiß, dass das Team alles dransetzt, um diese Fehler zu beheben. Unser Auto ist schnell, und wir Fahrer fühlen uns wohl, das ist das Wichtigste. Zudem denke ich, werden wir noch mal ein Motoren-Update bekommen, bevor im Frühjahr die Motoren für die kommenden Jahre eingefroren werden. Unser Ziel sind die Titel.

Wie breit ist die Brust vor dem Saisonauftakt in Monte Carlo?
Wir sind nun dreimal hintereinander aufs Podium gefahren. 2019 haben wir den Sieg um nur zwei Sekunden gegen Sébastien Ogier verpasst und ihn 2020 mit zwölf Sekunden geschlagen. Auch wenn es wieder ein harter Kampf wird, sehe ich uns als Favoriten.

Am Saisonende läuft Ihr Vertrag aus. Zudem hat Hyundai das Toptalent Oliver Solberg ins Team geholt, um ihn für größere Aufgaben aufzubauen. Fahren Sie nun auch um Ihre Zukunft?
Das ist weit weg. Ich konzentriere mich lieber auf morgen als auf übermorgen. Die Zukunft wird sich so oder so schon in den nächsten Monaten entscheiden.

Warum das?
Weil es ja bald mit den Testfahrten der künftigen Hybridfahrzeuge losgehen soll. Man kann also davon ausgehen, dass die Hersteller jene Fahrer, die 2022 eher keinen Vertrag mehr kriegen, auch nicht mehr ans Steuer lassen. Wer also bald im Auto sitzt, dürfte auch künftig mit dabei sein. ■

ROESELER

Hyundai i20 WRC: Elektrik nicht immer zuverlässig, aber das Auto schnell



Thierry Neuville

Geburtstag: 16. Juni 1988
Geburtsort: Sankt Vith (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE
2007: Erste Rallye
2009: Erster von 113 WM-Starts
2010: Junior-WM-Siebter (1 Sieg)
2013: M-Sport Ford, WM-Zweiter
ab 2014: Hyundai (13 Siege)
2016–2019: Vier Mal Vize-Weltmeister
2020: WM-Vierter (1 Sieg)

HOBBYS
Jetski, Cross-Kart

WM-Kalender 2021

Saisonbeginn bleibt schwierig

Die Corona-Pandemie hat die Rallye-WM weiter im Würgegriff. Bei der Rallye Monte Carlo drohen schärfere Auflagen. Die Rallye Schweden ist abgesagt. Beim möglichen Ersatzkandidat in Lappland hakt es an der Finanzierung.

Von: **Reiner Kuhn**

Die WM-Veranstalter agieren am Limit. Vor Weihnachten musste der Automobile Club de Monaco (ACM) umfangreiche Änderungen für den Saisonauftakt (21.–24. Januar) ankündigen. Im Servicepark in Gap sind Besucher ausgeschlossen. Gleiches droht für die Wertungsprüfungen. Zudem wurde aufgrund der landesweiten Ausgangssperre ab 20 Uhr der Zeitplan angepasst, der Shakedown gestrichen und die Nachtprüfungen am Donnerstag vorverlegt. Am Samstag stehen nur noch drei Prüfungen auf dem Programm, damit das Feld rechtzeitig Monaco erreicht.

Schnee von gestern. Zu Jahresbeginn wurden die behördlichen Auflagen in den Departments Hautes Alpes und Alpes Maritimes, durch die der WM-Lauf führt, erneut verschärft: Die Ausgangssperre beginnt nun schon um 18 Uhr. Die Rallye muss erneut angepasst werden.

Die Organisatoren der Rallye Schweden haben schon vorher aufgegeben und den auf Mitte Februar terminierten Winterklassiker abgesagt. Als Ersatzlauf haben FIA und WM-Promoter die Arctic-Rallye in Lappland ins Auge gefasst. Der finnische Motorsportverband AKK wäre für diesen kurzfristigen Kraftakt grundsätzlich bereit. Der Plan: Dem am 15. und 16. Januar ohne Zuschauer angesetzten nationalen Meisterschafts-Auftakt am Polarkreis würde man vier bis sechs Wochen später auf den gleichen Strecken einen WM-Lauf folgen lassen – sollte jemand die Finanzierung übernehmen. Denn nach der Absage der Rallye Finnland im Sommer 2020 klafft ein so großes Loch in der Verbandskasse, dass zahlreiche Mitarbeiter entlassen werden mussten.

Nun glühen die Telefondrähte zwischen der FIA, dem WM-Promoter und dem AKK. Bis zum 10. Januar soll eine Entscheidung her, ob es mit der schneesicheren Arctic-Rallye klappt, oder ob es in der WM erst Ende April mit dem neuen Asphalt-Lauf in Kroatien weitergeht. Möglicherweise. ■



M-SPORT

Wenn es dumm läuft, nimmt die WM 2021 keinen Schnee unter die Räder

Rallye-WM

Entscheidung aus Liebe

Toyota-Konzernchef Akio Toyoda hat den Nachfolger von Tommi Mäkinen persönlich ausgewählt: Jari-Matti Latvala leitet künftig das Rallye-WM-Team.

Von: **Reiner Kuhn**

Im vergangenen Jahr strukturierte Toyota sein Werksteam um. Erst wurde bekannt gegeben, dass die Rallye-WM-Aktivitäten künftig von Köln aus geleitet werden. Im Sommer wurde dann der Abschied von Teamchef Tommi Mäkinen zum Jahresende kommuniziert, offen blieb der Name seines Nachfolgers. Dieser ist nun gefunden und auch für die Werksfahrer und Mitarbeiter des Toyota-Teams eine echte Überraschung: Jari-Matti Latvala tritt in die Fußstapfen seines Landsmanns und Ex-Chefs. Den 35-Jährigen hat Toyota-Chef Akio Toyoda persönlich ausgesucht. „Als ich ihn das erste Mal traf, hatte er noch einen VW-Overall an. Aber er redete mit solch einer großen Begeisterung über seine alten Celicas und Corollas. Und als Autofreak war ich so glücklich zu sehen, wie sehr auch er Autos und Toyota liebt“, sagte Toyoda.



TOYOTA

Neue Rolle: Teamchef Latvala

Mit 209 WM-Einsätzen ist Latvala zwar der erfahrenste WM-Pilot aller Zeiten, als Manager muss er sich jedoch erst noch beweisen: „Als Teamchef muss ich nun das größere Bild sehen. Ich will jeden im Team zur Zusammenarbeit motivieren, um die besten Ergebnisse zu erzielen. Es ist eine neue Herausforderung, für die ich aber bereit bin.“

Ganz allein gelassen wird er dabei nicht, Latvala kann auf eine eingespielte Führungsmannschaft zählen: Ihm zur Seite stehen weiterhin Yuichiro Haruna als Projektleiter, Sportdirektor Kaj Lindström und Technik-Guru Tom Fowler. ■

NACHRICHTEN

MEHR TESTTAGE

Um den Teams die Umstellung auf die neuen Pirelli-Reifen zu erleichtern, spendiert die FIA zu den maximal 27 Testtagen für Teams mit drei Werkswagen zusätzlich neun weitere Testtage.

TOYOTA KÜNFTIG IMMER MIT VIER YARIS WRC

Bisher war es eher die Ausnahme, doch ab dieser Saison wird Toyota bei allen WM-Läufen mit vier Yaris WRC antreten. Neben Sébastien Ogier, Elfyn Evans und Kalle Rovanperä darf sich auch der 27-jährige Werksjunior Takamoto Katsuta über ein volles Programm freuen.

VOLLES PROGRAMM FÜR PIERE-LOUIS LOUBET

In der vergangenen Saison konnte Pierre-Louis Loubet aufgrund des Coronavirus statt der geplanten sieben nur drei WM-Läufe im Hyundai i20 WRC des 2C Competition Teams bestreiten. Nun geht der 23-jährige Korse all in: Der WRC2-Weltmeister von 2019 startet diese Saison bei allen elf WM-Rallyes inklusive der Übersee-Läufe in Kenia und Japan.

WRC2: MIKKELSEN GEHT AUF DIE TITELJAGD

Ex-Werksfahrer Andreas Mikkelsen will zurück in die Topliga und ab 2022 in einem Rally1-Hybrid-Boliden sitzen. Dafür hat er einen klaren Plan: Diese Saison wird der 31-jährige Norweger mit einem Skoda Fabia von Toksport sowohl in der WRC2 als auch in der Rallye-EM auf Titeljagd gehen. „Ich will jede Rallye, an der ich teilnehme, dominieren. Das heißt, jeden EM-Lauf und jeden WRC2-Einsatz gewinnen.“ Mikkelsen will nicht nur mit Ergebnissen beeindrucken: „Wir werden an den Streckenbesichtigungen aller WM-Läufe teilnehmen, damit ich jede Prüfung kenne.“ Offen ist noch sein neuer Beifahrer, denn Anders Jager zieht sich aus privaten Gründen zurück. ■ RK



In Bad Homburg gehen im Januar 1981 zwei Audi Quattro auf die Reise. Der Rummel ist berechtigt

MCKLEIN

Die Zeitmaschine

Im Januar 1981 katapultiert eine Anfängertruppe aus Bayern mit einem technischen Experiment den Rallyesport über Nacht in die Zukunft. Noch nie war eine Pleite ein solcher Triumph wie das WM-Debüt des Audi Quattro.

Von: **Markus Stier**

Sie ist nicht rund, keine Schnapszahl oder sonst etwas Besonderes. Diese unscheinbare Homologationsnummer 673 in der FIA-Nomenklatur steht dennoch für die größte Zäsur, die der Rallyesport je erlebt hat. Schon vor dem ersten Start ist dies vielleicht der größte Sieg, den Audi errungen hat. Nach sechsmonatiger Penetration von FIA und Herstellern ist es Sportchef Jürgen Stockmar gelungen, den Entscheidungsträgern einzusingen, ein Allrad-Auto gäbe dem Sport mehr Würze. Er ließ freilich den Teil weg, dass man der Konkurrenz aus dem Stand die Suppe zu versalzen gedenke.

Die Gegner hätten gewarnt sein können. Dieser schnell laufende, permanente Allradantrieb ist nicht zu vergleichen mit den zuschaltbaren Ferguson-Systemen für Geländewagen, die bloß als Anfahrhilfe taugen. Doch statt Furcht herrscht Arroganz. Fords Teamchef Peter Ashcroft wird nicht müde, die Geschichte von jenem Capri zum Besten zu geben, der beim Test in Boreham erst auf propere Zeiten kam, als das Diff gebrochen und der Frontantrieb flöten gegangen war. Wenn die Marken-Weltmeister von 1979 den Allrader als erwiesen harmlos betrachten, warum soll man nicht das Allradverbot kippen, das bisher afrikanische oder amerikanische Amateure mit ihren Jeeps und Land Rovern fernhalten soll?

Klatsche außer Konkurrenz

Audi lässt die Katze im Oktober 1980 aus dem Sack. Hannu Mikkola ist bei der Urbibel-Rallye in Portugal außer Konkurrenz und 29,25 min schneller als der Sieger und spätere Europameister Antonio Zanini auf seinem Ford Escort. Trösten können sich die künftigen Gegner allenfalls damit, dass der Finne auf den 30 Wertungsprüfungen „nur“ 24 Bestzeiten gefahren ist, auf den sechs Asphaltstrecken war Bernard Beguin im Porsche 911 SC schneller.

> Bei der Jänner-Rallye fährt Franz Wittmann alle 31 Bestzeiten und verkündet: „Die Konkurrenz wurde von mir zu Statisten degradiert.“

Bei Ford oder Fiat nimmt man auch den ersten Wettbewerbseinsatz dieses Quattro nicht so richtig ernst. Bei der Jänner-Rallye im Januar 1981 liegt erstens reichlich Schnee, Audi hat zweitens bei der ohnehin eher dünn gesäten Gegnerschaft in der Alpenrepublik Franz Wittmann angeheuert, jenen späteren zwölfmaligen Staatsmeister, der schon vor diesem historischen Auftritt fünf Jänner-Siege auf dem Konto hat. Drittens ist unter den 78 Teilnehmern kein echter Gegner.

Norwegens Schneekanone John Haugland hat bis heute Generationen von Rallyefahrern die Geheimnisse des Auto-Skatens beigebracht, sein Skoda 130 RS hat aber nur Heckantrieb und schmale 130 PS – zweieinhalbmal weniger als die Turbo-Granate aus Bayern. Der zweitplatzierte Haugland bekommt knapp 21 Minuten aufgebrummt, Sepp Haider im Irmscher-Ascona 400 eine halbe Stunde. Wittmann ist auf sämtlichen 31 Prüfungen Bestzeit gefahren und erinnert sich ganz unbescheiden: „Die Konkurrenz wurde von mir zu Statisten degradiert.“

Ein gewisser Walter Röhrl taucht in Österreich im Finale in einem Ford Escort als Show Act auf, denn er hat ansonsten nix zu tun. Als es mit seiner Weltmeisterschaft 1980 ernst wurde und sich der Regensburger auf den finalen Titelangriff in San Remo vorbereitete, verschwand er aus Italien, um mal ein paar Tage „Luft zu schnappen“. In Wahrheit traf er sich mit den Audianern in einem verschwiegenen Eck im Bayerischen Wald. Die Herrschaften Habbel und Piëch dachten sich, einem bayerischen Hersteller stünde ein bayerischer Welt-

meister gut zu Gesicht. Es gibt zwei Versionen von dieser geheimen Testfahrt im Herbst 1980, beide stammen von Röhrl selbst. In der einen Fassung gebar sich dieses fette Stück Stahl mit seinem starren Durchtrieb so stur, dass es an jedem Abzweig geradeaus mit dem Kopf durch die Fichten wollte. Röhrl zweifelte an der Fahrbarkeit des Quattro und sorgte sich wegen seiner Kompliziertheit. Schließlich hatte außer Saab und Renault auch das heiße Eisen Turbo noch keiner angefasst. Und dann noch dieser Fünfzylinder.



Erster offizieller Quattro-Auftritt bei der Jänner-Rallye 1981: 21 Minuten Vorsprung auf den Zweiten

Doch lieber Mercedes

In der zweiten Version hatte Röhrl mit dem neuen Sportchef Walter Treser auf dem Beifahrersitz so eine Gaudi, dass er quasi im nächsten Landgasthof auf der Speisekarte unterschreiben wollte. Auch da gibt es zwei Versionen, je nachdem, ob man Röhrl oder Treser fragt. Ersterer gesteht, er habe einen schwachen Moment gehabt, Letzterer versteht die Lage so, dass man ein Handschlagabkommen hätte, eine Woche später war die Pressekonferenz angesetzt. Dazwischen lag ein Treffen mit Mercedes. Röhrl würde hingehen, sich deren Programm pro forma anhören und wieder gehen. Röhrl unterschrieb für fünf Jahre, in Ingolstadt ist man seitdem sauer. Röhrl hat Audi abgesagt, Mercedes hat gleich alles abgesagt. Erschrocken über die zu erwartende Chancenlosigkeit mit dem nur in Afrika tauglichen Dickschiff 450 SLC hat der Vorstand in Stuttgart noch vor dem Saisonstart den Stecker gezogen.

Und so bleibt dem Weltmeister die anstehende Demütigung erspart. Nicht Vorjahressieger Röhrl ist bei der Rallye Monte Carlo der Erste, der von der Zukunft überrollt wird, es ist der Vorjahres-Zweite Bernard Darniche. Der Monte-Sieger 79 ist mit den Strecken fest verwachsen, der Stratos noch immer eine Rakete. Der Lokalmatador hat auf der ersten Prüfung von Veniper nach La Veclaz noch keine zehn Kilometer auf der Uhr, als der eine Minute hinter ihm gestartete Hannu Mikkola ihn überrennt wie ein Motorrad einen Radfahrer. Auf 14 Kilometern nimmt der Finne dem späteren Sieger Jean Ragnotti 54 Sekunden ab, auf den 44 Kilometern der zweiten sind es gut zwei Minuten.

Nach sechs Prüfungen stehen 5.54 Minuten zu Buche, und Frankreichs Nachwuchsheld Bruno Saby sagt seinen berühmten Satz, nach dem man die Zeiten bei Rallyes bisher mit Sanduhren habe messen können, demnächst würden Kalender reichen. 2,4 Sekunden hat Mikkola dem Nächstbesten pro Kilometer aufgebrummt. Fiat-Star Markku Alén sagt frustriert: „Warum gehen wir nicht einfach alle nach Hause."

Aber der furiose Auftakt findet kein Happy End. Keilriemen reißen, die Riemenscheibe ist schuld. Nach elf WPs hat Mikkola rund siebeneinhalb Minuten Rückstand auf Jean-Luc Thérier im 911 der Almeras-Brüder. Der Finne hat sich schon seit dem Vorjahr vorbereitet, das Linksbremsen 1980 in Neuseeland im Mercedes geübt. Aber der ist halt eine klassische Heckschleuder, die sich zur Not mit einem beherzten Gasstoß in die Kurve zwingen lässt. Mikkola verhaspelt sich mit den Füßen, ein Brückengeländer lässt das linke Vorderrad wegknicken, Auf drei Rädern und einer Bremsscheibe rutscht er noch mal aus, weil die Lenkung versagt. Jetzt ist auch das Heck kaputt. Es ist einer von mehreren Anfängerfehlern der Crew, die einen Lenkhebel-Bolzen unbefestigt ließ. Bei der Notreparatur rutscht zu allem Überfluss ein Porsche in den Audi. Auf zunehmend trockenen Straßen hat der in Etappen reparierte Quattro keine Chancen mehr, den Rückstand aufzuholen. Als sechs Prüfungen vor Schluss bei 120 Sachen die Bremse ausfällt, bringt Mikkola das Gefährt mit gekonntem Pingpong zwischen Leitplanke und Felswand zum Stehen. Danach ist Feierabend.

Katerstimmung bei Audi

In Ingolstadt sieht man Pleite und Pannen, bestellt Treser zum Rapport, dabei ist der erste WM-Auftritt auch ohne Punkte ein Triumphzug. Beim Service von Ragnotti, Fréquelin, Saby und Thérier schaut das Publikum wohlwollend zu, an diesem deutschen Raumschiff drücken sich die Fans in Massen die Nasen platt. Die Audi-Mechaniker müssen ihren Arbeitsplatz mit Absperrseilen verteidigen.

Dabei ist Audis französische Geheimwaffe schon draußen. Michèle Mouton hat sich seit 1978 mit drei siebten Rängen in Monte Carlo und drei fünften auf korsischem Asphalt empfohlen. Ihr Quattro hat schon auf der Anfahrt zur ersten Prüfung Magen-Darm, verursacht von verdrecktem Sprit. Was für ein Jammer, hat man sich doch von der Verpflichtung einer Frau eine Menge Publicity versprochen, vor allem auf dem wichtigen französischen Markt.

Lange geführt hat bei dieser denkwürdigen Rallye Monte Carlo der Franzose Jean-Luc Thérier, gewonnen hat sie der Franzose Jean Ragnotti, noch dazu mit einem französischen Auto. Renault hat mit dem R5 Turbo ebenfalls eine Premiere gefeiert, aber nach dieser einen ersten Etappe spricht nicht nur Frankreich nur noch von diesem Audi Quattro. ■



Quattro-Geburtshelfer: Hannu Mikkola



Walter Treser mit Michèle Mouton



Gewagtes Experiment: Neben Allrad auch Turbo und Fünfzylinder



Die Mini-Buggys von X-Raid geben zu Beginn das Tempo vor

REDBULL

Rallye Dakar

Rettung mit Luftbrücke

Der Wüsten-Marathon stand schon vor dem Aus, nachdem das Land seine Grenzen schloss und sämtliche Linienflüge stoppte. Seit Sonntag toben die Dakar-Teams nun doch durch Saudi-Arabien.

Von: **Reiner Kuhn**

Erwarte das Unerwartete – die 43. Ausgabe der Rallye Dakar bleibt ihrem Motto treu und sorgte schon vor dem Start für Schlagzeilen. Kurz vor Weihnachten schloss Saudi-Arabien als Reaktion auf die in Großbritannien entdeckte neue Coronavirus-Mutation seine Grenzen und schloss die Flughäfen. Sofort suchten Rallye-Direktor David Castera und sein Team den Kontakt mit den Behörden Saudi-Arabiens und fanden Unterstützung, um den Teilnehmern die Einreise zu ermöglichen. Geld spielt bei den Saudis keine Rolle: Mit 18 Charterflügen ließ der Veranstalter ASO (Amaury Sport Organisation) die Teams aus Europa einfliegen. „Am kompliziertesten war es, die Leute zu den Charterflügen zu bekommen, weil wir von 47 Nationalitäten sprechen“, sagt Castera. „Alle, die nicht hier sind, sind dies nicht wegen Transport-, sondern aufgrund von Corona-Problemen.“

Betroffen ist Nani Romas etatmäßiger Co-Pilot Dani Oliveras, der nach einem positiven Corona-Test passen musste und sechs Tage vor dem Start durch Alex Wincocq ersetzt wurde. Prodrive-Teameigner David Richards flog den Reserve-Copiloten mit weiteren Teammitgliedern in einem Privatjet ein.

Beim kurzen Prolog hatte Toyota-Speerspitze Nasser Al-Attiyah die Nase vorn. Sein Markenkollege, Lokalmatador Yazeed Al-Rajhi, fuhr die drittschnellste Zeit, Jakub Przygonski (ebenfalls Toyota) folgte als Viertschnellster. Auf den ersten beiden Tagesetappen ein anderes Bild: Der im Prolog noch von einem Plattfuß gehandicapte Vorjahressieger Carlos Sainz markierte im steinigen Gelände die erste Bestzeit vor seinem Mini-Teamkollegen Stéphane Peterhansel. Den zweiten Tag in den Dünen gewann der Franzose vor dem Spanier. Hinter dem führenden Mini-Duo folgt Al-Attiyah im schnellsten Allrad-Toyota Hilux. ■

Rallye-EM

Kreim wieder in der EM

Nach drei Jahren will sich Fabian Kreim erneut in der Rallye-EM beweisen. Offen ist dabei allerdings noch, mit welcher Marke der Deutsche Rallyemeister von 2019 antreten wird.

Im Jahr 2019 gewann Fabian Kreim beim deutschen WM-Lauf die WRC2-Wertung und feierte am Saisonende den erneuten Titelgewinn in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM). Doch nachdem Skoda Deutschland sein offizielles Team zurückzog, reichte es im Vorjahr nur für einen Start beim EM-Lauf in Rom. In dieser Saison soll das Programm aber wieder deutlich ausgebaut werden.

„In den vergangenen beiden Jahren habe ich immer auf eine Rückkehr in die Rallye-EM hingefiebert, und ich freue mich, dass es nun klappt. Bei der Rallye Rom konnten wir unser Potenzial aufzeigen und bis zu unserem Ausfall ganz vorne mitmischen. Ich hoffe, wir können in der bevorstehenden Saison darauf aufbauen“, so der Odenwälder, neben dem erneut Beifahrer Frank Christian Platz nehmen wird.

Unklar ist bislang, mit welchem Auto Kreim und Christian antreten werden. Nach dem kurzfristigen Rückzug von Volkswagen aus dem Motorsport muss sich das Team neu sortieren. „Es steht noch nicht genau fest, ob wir das Programm mit dem VW Polo bestreiten werden. Aktuell ist dies zwar unser Ziel, ich will aber nicht ausschließen, dass wir noch die Marke wechseln“, so Kreim abschließend. ■ RK



ERC

Volles EM-Programm: Fabian Kreim

ADAC Opel e-Rally Cup

Elektro-Auftakt im Mai

Acht Veranstaltungen sind für den ADAC Opel e-Rally Cup in seiner ersten Saison vorgesehen. Neben DRM und Rallye-70-Veranstaltungen gibt es auch ein Gastspiel in der Rallye-EM.

Der Fahrplan des neuen ADAC Opel e-Rally Cup steht. Die Hälfte der Läufe wird im Rahmen der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) stattfinden, hinzu kommen drei kleinere Rallye-70-Events. Eine besondere Herausforderung erwartet die Cup-Teams im August, wenn man sich beim tschechischen Rallye-EM-Lauf vor internationalem Publikum präsentiert.

Im April werden die Cup-Teilnehmer im Rahmen einer Testveranstaltung die Möglichkeit bekommen, ihre knapp 140 PS starken Elektro-Renner kennenzulernen, bevor es Anfang Mai erstmals um Punkte geht. Die Auslieferung der Fahrzeuge ist für März 2021 vorgesehen. Der Kaufpreis für einen einsatzbereiten Opel Corsa-e Rally beträgt 49 900 Euro (plus Mehrwertsteuer). Die Einschreibung für den ADAC Opel e-Rally Cup 2021 startet am 15. Januar 2021. ■ RK



OPEL

Ab Mai im Einsatz: e-Corsa Rally

ADAC Opel e-Rally Cup 2021

07/08.05. ADAC Rallye Sulingen
28./29.05. AvD Sachsen Rallye
11./12.06. ADAC Rallye Stemwede
14.08. ADAC Rallye Oberehe
27/29.08. Barum Czech Rally Zlín
18.09. ADAC Rallye Hinterland
02.10. ADAC Wartburg Rallye
15./16.10. ADAC 3-Städte-Rallye





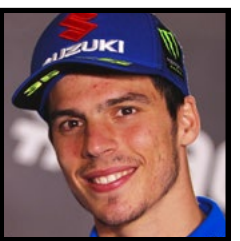
XPB

Wählen Sie die Besten:

Modelle & Fahrer 2020

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



















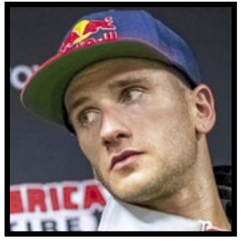
















Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit SONAX MADE IN GERMANY KW

Wählen Sie die Fahrer und Modelle 2020!

A MotoGP **B** Moto2 **C** Moto3 **D** MotoE **E** Superbike/SSP/SSP300
F Straßensport national **G** Motocross **H** Offroad/Bahnsport **J** Nachwuchsfahrer

A) MotoGP

A 01	Stefan Bradl	D/Honda	A 04	Jack Miller	AUS/Ducati	A 07	Miguel Oliveira	P/KTM	A 10	Maverick Viñales	E/Yamaha
A 02	Andrea Dovizioso	I/Ducati	A 05	Joan Mir	E/Suzuki	A 08	Fabio Quartararo	F/Yamaha	A 11	Fahrer nach Wahl	
A 03	Pol Espargaró	E/KTM	A 06	Franco Morbidelli	I/Yamaha	A 09	Álex Rins	E/Suzuki			

B) Moto2

B 12	Enea Bastianini	I/Kalex	B 15	Sam Lowes	GB/Kalex	B 18	Jorge Martín	E/Kalex	B 21	Marcel Schrötter	D/Kalex
B 13	Marco Bezzecchi	I/Kalex	B 16	Tom Lüthi	CH/Kalex	B 19	Tetsuta Nagashima	J/Kalex	B 22	Fahrer nach Wahl	
B 14	Remy Gardner	AUS/Kalex	B 17	Luca Marini	I/Kalex	B 20	Joe Roberts	USA/Kalex			

C) Moto3

C 23	Tony Arbolino	I/Honda	C 26	Jason Dupasquier	CH/KTM	C 29	Jaume Masiá	E/Honda	C 32	Celestino Vietti	I/KTM
C 24	Albert Arenas	E/KTM	C 27	Raúl Fernández	E/KTM	C 30	John McPhee	GB/Honda	C 33	Fahrer nach Wahl	
C 25	Darryn Binder	ZA/KTM	C 28	Maximilian Kofler	A/KTM	C 31	Ai Ogura	J/Honda			

D) MotoE

D 34	Dominique Aegerter	CH/Energica	D 37	Matteo Ferrari	I//Energica	D 40	Mike Di Meglio	I//Energica	D 43	Niki Tuuli	FIN//Energica
D 35	Niccolò Canepa	I//Energica	D 38	Eric Granado	BR//Energica	D 41	Jordi Torres	E//Energica	D 44	Fahrer nach Wahl	
D 36	Mattia Casadei	I//Energica	D 39	Josh Hook	AUS//Energica	D 42	Lukas Tulovic	D//Energica			

E) Superbike/SSP/SSP300

E 45	Jeffrey Buis	NL/SSP300	E 48	Jan-Ole Jähnig	D/SSP300	E 51	Andrea Locatelli	I/SSP	E 54	Scott Redding	GB/SBK
E 46	Sandro Cortese	D/SBK	E 49	Maximilian Kappler	D/SSP300	E 52	Philipp Öttl	D/SSP	E 55	Fahrer nach Wahl	
E 47	Chaz Davies	GB/SBK	E 50	Randy Krummenacher	CH/SSP	E 53	Jonathan Rea	GB/SBK			

F) Straßensport national

F 56	Baris Sahin	A/ÖM SSP	F 59	Jonas Folger	D/IDM SBK	F 62	Ilya Mikhalchik	UA/IDM SBK	F 65	Martin Vugrinec	HR/IDM SSP
F 57	Rick Dunnik	NL/IDM SSP300	F 60	Luca Grünwald	D/IDM SSP	F 63	Leo Rammerstorfer	A/ÖM SSP300	F 66	Fahrer nach Wahl	
F 58	Paul Fröde	D/IDM STK600	F 61	Lennox Lehmann	D/IDM SSP300	F 64	Hannes Schafzahl	A/ÖM SBK			

G) Motocross

G 67	Antonio Cairoli	I/MX-GP	G 70	Jeffrey Herlings	NL/MXGP	G 73	Ken Roczen	D/SX-WM	G 76	Tom Vialle	F/MX2
G 68	Tim Gajser	SLO/MXGP	G 71	Henry Jacobi	D/MXGP	G 74	Jeremy Seewer	CH/MXGP	G 77	Fahrer nach Wahl	
G 69	Jago Geerts	B/MX2	G 72	Jorge Prado	E/MXGP	G 75	Eli Tomac	USA/SX-WM			

H) Offroad/Bahnsport

H 78	Luc Ackermann	D/FMX-WM	H 81	Lukas Fienhage	D/Langbahn-WM	H 84	Manuel Lettenbichler	D/ExtremEnduro	H 87	Bartosz Zmarzlik	PL/Speedway-WM
H 79	Toni Bou	E/Trial-WM	H 82	Steve Holcombe	GB/Enduro-WM	H 85	Hamish MacDonald	NZ/Enduro-WM	H 88	Fahrer nach Wahl	
H 80	Ricky Brabec	USA/Dakar	H 83	Daniil Iwanov	RUS/Eisspeedway	H 86	Hans Weber	D/Eisspeedway			

J) Nachwuchsfahrer

J 89	David Alonso	E/ETC	J 92	Ben Ernst	D/Speedway	J 95	Freddie Heinrich	D/NTC	J 98	Phillip Tonn	D/MotoGP Ro.C.
J 90	Norick Blödorn	D/Speedway	J 93	Dirk Geiger	D/Moto3 Jun.-WM	J 96	Simon Längenfelder	D/MX2	J 99	Fahrer nach Wahl	
J 91	Noah Dettwiler	CH/MotoGP Ro.C.	J 94	Izan Guevara	E/Moto3 Jun.-WM	J 97	Yari Montella	I/Moto2-EM			



Liebe Leserinnen und Leser! Dies ist der zweite Aufruf, an unserer Leserwahl zum „Racer des Jahres 2020“ teilzunehmen. Sie finden hier noch einmal eine Übersicht über alle Fahrer (links) und Fahrzeugmodelle (unten), die wir zur Wahl gestellt haben. Zur Erinnerung: Machen Sie bitte bei den Fahrer*innen von der Möglichkeit Gebrauch, Ihren persönlichen Favoriten zu wählen, falls sie/er nicht in der Vorauswahl steht. Wie Sie mitmachen und was Sie gewinnen können, lesen Sie auf S. 26/27.

K MotoGP
P Motocross
L Moto2/Moto3
Q Enduro
M Superbike
R Rallye
N Supersport
O Supersport 300

K) MotoGP

K 100 Aprilia RS-GP
K 101 Ducati D16 GP20
K 102 Honda RC213V
K 103 KTM RC16
K 104 Suzuki GSX-RR
K 105 Yamaha YZR-M1

L) Moto2/Moto3

L 106 Honda NSF250RW
L 107 Husqvarna FR 250 GP
L 108 Kalex Moto2
L 109 KTM RC 250
L 110 MV Agusta F2
L 111 NTS Moto2
L 112 Speed Up Moto2

M) Superbike

M 113 Aprilia RSV4 1000
M 114 BMW S 1000 RR
M 115 Ducati Panigale V4 R
M 116 Honda CBR 100 RR-R
M 117 Kawasaki ZX-10RR
M 118 Suzuki GSX-R 1000
M 119 Yamaha YZF-R1

N) Supersport

N 120 Honda CBR 600 RR
N 121 Kawasaki ZX-6R
N 122 MV Agusta F3 675
N 123 Yamaha YZF-R6

O) Supersport 300

O 124 Kawasaki Ninja 400
O 125 KTM RC390
O 126 Yamaha YZF-R3

P) Motocross

P 127 Fantic XX 125
P 128 Fantic XX 250
P 129 GasGas MC 125
P 130 GasGas MC 250 F
P 131 GasGas MC 450 F
P 132 Honda CRF 250 R
P 133 Honda CRF 450 R
P 134 Husqvarna TC 125
P 135 Husqvarna FC 250
P 136 Husqvarna TC 250
P 137 Husqvarna FC 350/450
P 138 Kawasaki KX 250
P 139 Kawasaki KX 450
P 140 KTM 125 SX
P 141 KTM 250 SX-F
P 142 KTM 150/250 SX
P 143 KTM 350/450 SX-F
P 144 Suzuki RM-Z 250
P 145 Suzuki RM-Z 450
P 146 TM MX 125 2T
P 147 TM MX 250 Fi 4T
P 148 TM MX 144/250/300 2T
P 149 TM Mx 300/450 Fi 4T
P 150 Yamaha YZ 125
P 151 Yamaha YZ 250 F
P 152 Yamaha YZ 250
P 153 Yamaha YZ 450 F

Q) Enduro

Q 154 AJP SPR 250/310/510 R
Q 155 Beta RR 125/200/250/300 2T
Q 156 Beta RR 350/390/430/480 4T
Q 157 Fantic XE 125
Q 158 Fantic XEF 250
Q 159 GasGas EC 250/300
Q 160 GasGas EC 250/350 F
Q 161 Honda CRF 250/300/400/450 RX
Q 162 Husqvarna TE 125/250/300i
Q 163 Husqvarna FE 250/350/450/501
Q 164 KTM 150/250/300 EXC TPI
Q 165 KTM 250/350/450/500 EXC-F
Q 166 Sherco 125/250/300 SE-R
Q 167 Sherco 250/300/450/500 SEF-R
Q 168 SWM RS 500 R
Q 169 TM EN 125/144/250/300 Fi 2T
Q 170 TM EN 250/300/450 Fi 4T
Q 171 Yamaha WR 250/450 F

R) Rallye

R 172 GasGas 450 Rally
R 173 Hero RR 450 Rally
R 174 Honda CRF 450 Rally
R 175 Husqvarna 450 Rally
R 176 KTM 450 Rally
R 177 Sherco 450 Rally
R 178 Yamaha WR 450 Rally

VOLLGAS-

ViveLaCar

1 x 1 Jahres-Abo von ViveLaCar



ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO FAHREN heißt es für den Gewinner des ersten Preises – und zwar kostenlos und ein ganzes Jahr lang!* Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen ganz persönlichen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive, ganz ohne Papierkram oder Mindestlaufzeit. Das bei der MSa-Leserwahl zu gewinnende Jahresabo enthält freie Fahrzeugwahl bis 890 Euro/Monat inkl. Freikilometer bis maximal 1500 km/Monat und hat einen Gesamtwert von über 10 000 Euro! Dazu gibt es eine TOTAL-Tankkarte mit 5 Cent Preisvorteil pro Liter. Fahrer müssen zwischen 21 und 75 Jahre alt sein.
Gesamtwert: über 10 000 Euro
www.vivelacar.com

*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehr-Kilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

1 x 1 Satz Leichtmetallräder Sparco Assetto Gara von OZ

SPORTLICH UND ELEGANT Exklusiv aus dem Hause OZ gibt's einen Satz der „Sparco Assetto Gara" in der Farbe „Matt Black" – starkes Edelmetall mit reinrassigem Sport-charakter für alle gängigen Fahrzeugmodelle in 19 Zoll.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sparcowheels.com



1 x 1 Gutschein im Wert von 500 Euro von helmade

DESIGNS FÜR CHAMPIONS So wie die ersten Helmdesigns auf den Rennstrecken dieser Welt entstanden sind, so ist es auch helmade. Gewinnen Sie einen 500 € Einkaufsgutschein für helmade.com und wählen Sie aus einer Vielzahl von Motorsport-Helmen der Marken Arai, Bell und Stilo, Zubehörprodukte wie Visiere und Anbauteile, oder entscheiden Sie sich für eine individuelle Helm-lack-ierung der Marke helmade.
Wert: 500 Euro
www.helmade.com



1 x 1 Game Seat Raceroom RR3055

HEIMISCHES RENNFEELING darf der Gewinner des „Game Seat RR3055" von Raceroom zukünftig erleben. Dieser ist kompatibel mit der meisten gängigen Racing-Hardware und bietet alles, was ein ambitionierter Spieler von Fahrsimulationen und Rennspielen braucht. Der Rennsitz ist hochwertig, robust und funktionell und gleichermaßen für Spieler an PC, PlayStation und Xbox geeignet.
Wert: ca. 320 Euro
www.raceroom.de



PREISE

1x1 KW-Gewindefahrwerk



SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für die Straße. Das KW-Gewindefahrwerk, über das sich der Gewinner des zweiten Preises freuen kann, bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von z. B. Edelstahl-Federbeinen der „inox-line" und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.
Wert: ca. 2000 Euro
www.kwsuspensions.de

2. Preis



1 x 1 Reise zur Formel E in Berlin mit SONAX



3. Preis

BRILLANTES RENNERLEBNIS Der glückliche Gewinner bekommt von SONAX ein Starkstrom-Erlebnis der besonderen Art. Voraussichtlich am 19. Juni 2021 gastiert die FIA Formula E in Berlin – und Sie können zu zweit dabei sein, erhalten zwei Tickets und eine Hotelübernachtung im Doppelzimmer. Drücken Sie mit SONAX die Daumen auch für das Team Audi Sport ABT Schaeffler, das exklusiv mit den Produkten des Autopflegespezialisten auf der Rennstrecke brilliert.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sonax.de



10 x 1 Pflegeprodukte-Set von SONAX







SAUBERE SACHE Autopflege vom Feinsten: Mit etwas Glück gewinnen Sie eines von zehn Sets mit SONAX-Trendprodukten. Dazu zählt das „SONAX Felgenbeast" für tierisch gut gepflegte Felgen und weitere Neuheiten für strahlend gepflegte Automobile.
Wert: ca. 100 Euro
www.sonax.de





SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf der vorherigen Doppelseite vorgestellten 90 Fahrer und 79 Modelle aus dem Motorrad-Rennsport sind in neun bzw. acht Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 17 Mal wählen. „Racer des Jahres 2020" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN
Dieser MSa-Ausgabe 4/2021 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN
Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandtenTeilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2020" verlost. Einsendeschluss ist der 25. Januar 2020 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

WTCR

Neues altes Format

Die WTCR soll, wie der Rest der Motorsportwelt, 2021 zur Normalität zurückfinden. Dafür passt man das Renn-Format an.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Kalender ist längst vorgestellt, und mit der Rückkehr nach Vila Real sowie Macau stehen neben der Nürburgring-Nordschleife wieder weitere Klassiker im Fahrplan.

Das Rennwochenende wird sich zur neuen Saison dergestalt ändern, dass das von 2018 bis 2020 verwendete Drei-Rennen-Format ausscheidet. Stattdessen kehrt man zu zwei Rennen zurück, wie es sie zuletzt 2017 in der WTCC standardmäßig gab. Aber auch schon 2020 wurden in Zolder sowie auf der Nordschleife nur zwei Rennläufe ausgetragen. Zolder ist dabei die Blaupause für die meisten Rennevents 2021: 45 plus 30 Minuten freies Training, ein Qualifying in den bekannten drei Segmenten, ein Reversed-Grid-Rennen, abschließend ein Hauptrennen über zwei bis drei Runden mehr als im ersten Lauf. Punkte gibt es im Q1 und Q3. Die Top 10 des Q2 bilden das Reversed Grid für Lauf 2.

Ausnahmen gibt es am Nürburgring, wo es neben zweimal 30 Minuten freiem Training nur eine 40-minütige Quali-Session gibt, sowie in Macau, wo das Q1 und Q2 um zehn bzw. fünf Minuten verlängert werden, um das Feld etwas zu entzerren. ■



WTCR

Vorbild Zolder 2020: In der Saison 2021 gibt es nur noch je zwei Läufe

TCR Europe

Erstmals in der Eifel

Nach einem Jahr Pause kehrt die TCR Europe dieses Jahr nach Deutschland zurück. Auch der Slovakiaring ist noch in den Kalender gerutscht.

Von: **Michael Bräutigam**

Der im Rahmen des Saisonfinales von Jarama vorgestellte Rennkalender der TCR Europe 2021 ist schon wieder überholt. Der Event in Monza, der Mitte April als Saisonauftakt dienen sollte, wurde aufs letzte Septemberwochenende verschoben und ist damit der vorletzte der sieben Events.

„Die Verschiebung des Saisonauftakts fand in Absprache mit den Teams statt, um ihnen etwas mehr Vorbereitungzeit zu geben", sagt Serienpromoter Paulo Ferreira. Jedoch dürfte auch die Corona-Situation zu der Verschiebung beigetragen haben.

Für deutschsprachige Fans sehr erfreulich wurden die beiden in der ersten Kalender-Version als „tba" gekennzeichneten Rennstrecken besetzt. Der Termin am 8./9. Mai wurde an den Slovakiaring vergeben, der damit Saisonauftakt ist. Von der Strecke zur österreichischen Grenze sind es nur rund 40 Minuten, bis Wien rund anderthalb Stunden.

Zum ersten Mal überhaupt wird die TCR Europe am Nürburgring gastieren, nachdem die Serie 2019 bereits in Hockenheim und Oschersleben am Start stand.

Der Termin in der Eifel wurde auf den 4./5. September datiert, findet also im Rahmen der GT World Challenge Europe auf dem GP-Kurs statt. „Wir sind sehr zufrieden", sagt Ferreira.

Die restlichen Termine bleiben dagegen unverändert. Am 29./30. Mai steht Le Castellet auf dem Plan, am 19./20. Juni Zandvoort, am 30./31. Juli Spa-Francorchamps (im Rahmen des 24h-Rennens) und am 9./10. Oktober das Saisonfinale in Barcelona. ■



TCR

Zurück in Deutschland: Zuletzt fuhr die TCR Europe 2019 in Oschersleben

NACHRICHTEN

RAST SIEGER BEI DER TCT-FAHRERWAHL

Das Tourenwagen-Portal „TouringCar Times" hat DTM-Champion René Rast zum besten Tourenwagen-Fahrer der Saison 2020 gekürt. Damit ist er der erste Deutsche, dem diese Ehre zuteil wird – und erst der zweite DTM-Champion nach Mattias Ekström (2007). BTCC-Meister Ashley Sutton und Supercars-Champion Scott McLaughlin folgten auf den Plätzen.

TCR: HONDA CIVIC MIT AUSZEICHNUNG

Zum zweiten Mal in Folge hat der TCR-Promoter WSC den Honda Civic als „Model of the Year" ausgezeichnet. Damit verwies er wie schon 2019 den Audi RS 3 LMS sowie den Hyundai i30 N TCR auf die Plätze. Grund für die Wahl sind natürlich die Erfolge auf der Strecke: Insgesamt 44 Siege in 226 TCR-Rennen weltweit konnte Honda 2020 verbuchen – u. a. fünf WTCR-Laufsiege und der Klassensieg bei den 24h Nürburgring.

BTCC-VERSCHIEBUNGEN

Der Winter bringt einige Verschiebungen in der BTCC. Tom Ingram verlässt nach sieben Jahren das Speedworks-Team. Sein Toyota-Cockpit könnte Rory Butcher übernehmen, der das Motorbase-Team verlässt. Ingram wird als Kandidat für einen der Excelr8-Hyundai gehandelt.

JUGEND FORSCHT IM TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Die Einschreibung für den Tourenwagen Junior Cup, der nach der Corona-Verschiebung 2021 seine erste Saison bestreiten soll, ist geöffnet. Bis zum 15. Januar ist noch eine vergünstigte Voreinschreibung möglich. Auf dem Kalender stehen sieben Events mit je zwei Rennen. Gefahren wird mit baugleichen VW Up GTI (ca. 145 PS/880 kg), die über keinerlei Fahrhilfen verfügen. Mehr Infos gibt es unter www.tourenwagenjuniorcup.de.



WTCR

Konstant zum Titel

Eine Saison mit 16 Rennen in 65 Tagen – die WTCR war ebenso knackig-kurz wie abwechslungsreich. Wir haben den Tourenwagen-Weltcup 2020 in Zahlen aufbereitet.

Von: **Michael Bräutigam**

Im letzten Jahr war wirklich nichts wie zuvor, das gilt auch und vor allem für die WTCR. Zwischen dem Saisonstart am 12. September in Zolder und dem Finale in Aragón am 15. November lagen nur gute zwei Monate oder umgerechnet 65 Tage. Rekordzeit für eine Serie, die so eine Zeitspanne normalerweise als Sommerpause bereithält. Weil diesmal nur in Europa gefahren wurde, der Auftakt in Afrika also ebenso ausgelassen wurde wie die Asien-Tour zum Abschluss, war das möglich.

So fanden sich am ersten Wochenende 20 Stamm- und zwei Gastfahrer in Zolder ein, um die Suche nach dem neuen Champion zu starten. Besagte 65 Tage später konnte Yann Ehrlacher (Lynk & Co) über den Weltcup-Titel jubeln. Der Franzose hat dabei in drei Statistiken den überragenden Wert vorzuweisen: Er holte als einziger Fahrer an zwei Wochenenden die meisten Punkte: in Zolder sowie am Nürburgring. Dazu kommt der Spitzenwert von sechs Podestplätzen. Und 25 Zusatzpunkte in den Qualifyings sind ebenfalls der Top-Wert. Zweitbester Qualifyer ist Nathanaël Berthon (Audi) mit 20 Zählern, der jedoch mit drei (regulären) Pole-Positions diesen Bestwert für sich verbucht. Vizemeister Yvan Muller bringt es nur auf fünf(!) Zusatzpunkte.

Titelverteidiger stürzte ab

Muller und Ehrlacher waren jedoch die einzigen Fahrer, die bei allen 16 Rennen Punkte sammeln konnten. Zumindest jedes Rennen in Wertung beendeten Norbert Michelisz (Hyundai), Nicky Catsburg, Nico Gruber, Josh Files

177 Runden

11 Sieger

und Mitchell Cheah. Interessant: Die vier Letztgenannten teilten sich die Saison im zweiten Engstler-Hyundai im Prinzip auf. Catsburg fuhr zwei Events und holte dabei auch am Slovakiaring den einzigen Hyundai-Sieg der ganzen Saison, die anderen drei Piloten je einen Event. Auch die „Wildcards“ Dylan O'Keeffe (Renault), Petr Fulín (Cupra) und Nicolas Baert (Audi) beendeten alle ihre Rennen in Wertung.

Michelisz bestritt 14 der 16 Rennen und setzte nur in den beiden Nürburgring-Läufen aus, als Hyundai bekanntlich alle Autos zurückzog. Der Titelverteidiger taucht statistisch kaum auf, zumindest nicht bei Podestplätzen oder gar Siegen. Dafür sicherte er sich eine Pole-Position und zwei schnellste Runden, dazu sammelte er neun Quali-Punkte und war auf dem 13. Tabellenrang bester Hyundai-Fahrer.

Insgesamt fuhren 24 verschiedene Fahrer um Punkte, dazu kamen fünf Wildcard-Fahrer, sodass sich insgesamt 29 Fahrer ins WTCR-Jahrbuch 2020 eintragen. Nur einer der Punktberechtigten ging komplett leer aus: Jack Young, der die ersten zwei Events im eingeschriebenen Vukovic-Renault bestritt, sah zudem auch in keinem Rennen die Zielflagge. Ab dem dritten Event saß Aurélien Comte im Mégane, auch der ehemalige TCR-Europameister konnte den Renault-internen Bestwert des 12. Platzes (von Gaststarter O'Keeffe in Zolder) aber nicht weiter verbessern.

Die harten Währungen im Tourenwagen sind Siege, Podestplätze und Top-5-Ergebnisse. Am häufigsten, nämlich viermal, durfte Esteban Guerrieri (Honda) die oberste Stufe des Podiums erklimmen, einmal mehr als Ehr-

29 Fahrer



WTCR

Der Pole-König: Nathanaël Berthon holte dreimal die Qualifying-Bestzeit



WTCR

Absolutes Seuchenjahr: Hyundai feierte 2020 nur einen Laufsieg

lacher. Die restlichen neun Siege teilten sich ebenso viele Fahrer untereinander auf, es gab also elf Saisonsieger in den 16 Läufen.

Auch bei den schnellsten Runden stehen elf verschiedene Fahrer, wobei keiner mehr als zweimal den Bestwert notieren ließ.

Bei den Podestplätzen wurde Ehrlachers Bestwert (6) schon genannt. Je einmal weniger, also fünfmal, durften Muller, Guerrieri, Jean-Karl Vernay (Alfa Romeo) und Santiago Urrutia (Lynk & Co) aufs „Stockerl“.

Reversed-König Muller

Eine Überraschung gibt es in Sachen Top-5-Platzierungen, denn die meisten hat hier jemand verbucht, der in der Tabelle NICHT in den Top 5 steht. Der Gesamt-Siebte Mikel Azcona holte nur zwei Podestplätze – inklusive eines Sieges –, dafür aber noch einige vierte und fünfte Plätze, sodass er insgesamt neunmal in den Top 5 gewertet wurde. Ebenfalls überraschend: Vernay folgt mit acht Top-5-Plätzen vor vier Fahrern mit sieben. Ehrlacher bringt es auf sechs Top-5-Plätze.

Bei den Top-10-Platzierungen hat ebenfalls nicht Ehrlacher die Nase vorn. Zwar war er dort 13-mal zu finden, Muller und Vernay aber noch je einmal mehr.

954
Kilometer

Das Reversed Grid als wichtiger Bestandteil der WTCR zeigt ebenfalls Interessantes: Obwohl nur sechs der 16 Rennen „verkehrt herum“ gestartet wurden, sammelte Yvan Muller hier 101 seiner 190 Rennpunkte. Zum Vergleich: Ehrlacher als Zweiter der „Reversed-Wertung“ holte hier 79 seiner 209 Renn-Punkte.

Bei den Führungsrunden liegen dann wieder andere vorn. Guerrieri führte 38 der insgesamt 177 Rennrunden (Gesamtdistanz: 954,609 km) der abgelaufenen Saison an und hat damit den Bestwert vor Ehrlacher (30) und Néstor Girolami (Honda, 22). Wie schon bei den Siegen – und schnellsten Runden – tauchen auch hier elf Fahrer in der Statistik auf. Das heißt: Jeder Fahrer, der geführt hat, konnte auch mindestens einmal gewinnen. ■

Münnich ärgert Cyan

Die WTCR-Saison 2020 bietet nicht nur in der Fahrerwertung (Text links), sondern auch bei den Teams, Rookies sowie in der Trophy ein paar interessante Zahlen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nur 15 Punkte fehlten Lynk & Co zum perfekten Ergebnis in der Teamwertung. Während Cyan Racing (Ehrlacher/Muller) am Ende souverän den Titel holte, ging es zwischen ALL-INKL.COM Münnich Motorsport (Honda, Guerrieri/Girolami) und Cyan Performance (Björk/Urrutia) bis zuletzt eng zu. Am Ende hatte die sächsische Mannschaft nur knapp die Nase vorn.

Nach zwei dritten Plätzen in den vergangenen beiden Saisons schaffte das Münnich-Team damit einen weiteren Schritt nach vorne. Nach Siegen wäre man sogar ganz vorn. Derer fünf konnte man holen – einen mehr als Cyan Racing. Die restlichen sieben Siege verteilten sich auf Cyan Performance (2) Comtoyou Racing (Audi, 2), Zengo Motorsport (Cupra, 1), Mulsanne Srl (Alfa Romeo, 1) und das Engstler-Team (Hyundai, 1), das trotzdem auf dem achten und letzten Platz das WTCR-Debütjahr abschloss. Nach Herstellern liegt Lynk & Co mit sechs zu fünf Siegen vor Honda, weil das zweite Münnich-Team sieglos blieb. Alle vier Lynk-Fahrer konnten dagegen mindestens einen Sieg holen. Audi konnte zwei Siege verbuchen, Hyundai, Cupra und Alfa Romeo je einen. Lediglich Renault ging hier leer aus.

Bei den Pole-Positions für die „richtig“ gestarteten Rennen sicherte sich Audi den Bestwert. Vier Mal stand ein Ringe-Pilot ganz vorne. Zählt man die Reversed-Poles dazu, liegt jedoch Honda an der Spitze. Zu drei regulären Poles gesellen sich zwei im Reversed Grid. Lynk & Co bringt es kumuliert ebenfalls auf vier erste Startplätze (je 2). Cupra sicherte sich zwei Reversed-Poles, Hyundai eine „reguläre“.

Top-Rookie Magnus

In den Sonderwertungen der Trophy, also bei den nicht werksunterstützten Fahrern sowie den Rookies, zeigten sich zwei komplett unterschiedliche Bilder.

Die Trophy-Wertung entschied sich erst im vorletzten Rennen zugunsten von Jean-Karl Vernay (Alfa Romeo), der nicht nur sieben Trophy-Siege einfuhr, sondern als Quasi-Einzelkämpfer auch um gerade mal einen Punkt den Vizetitel verpasste.

Die Rookie-Wertung war dagegen eine klare Angelegenheit für Gilles Magnus (Audi). 13 Mal wurde er in den 16 Rennen bester Rookie. Zweimal war es Bence Boldizs (Cupra), einmal Luca Engstler (Hyundai). Magnus fuhr außerdem 13 Mal in die Top 10 Gesamt und holte sich letztlich – ohne Sieg – Tabellenrang 5. ■



WTCR

Argentinisches Traumduo: Girolami/Guerrieri holten P2 der Teamwertung

SABINE HOFMANN

Der heckgetriebene Schlesser X826 ist der 18. Buggy, den der Franzose seit 1992 gebaut hat

Der historische Tracktest – Schlesser Buggy X826 von der Dakar-Rallye 2007

Marke Eigenbau

Mit seinen bärenstarken Eigenbau-Buggys düpierte der listig-charmante Franzose Jean-Louis Schlesser bei der Dakar-Rallye immer wieder die mächtigen Werksteams – trotz extrem schmalem Budget.

Von: **Claus Mühlberger**

Die Fans von Asterix und Obelix wissen es natürlich. Das sprichwörtliche „kleine französische Dorf" hat keinen Namen. Doch genauso wie in den Comics, in denen die listigen Gallier den zahlenmäßig hoch überlegenen, aber ziemlich tumben Römern kräftig auf die Mütze hauen, gab es auch im professionellen Motorsport zähe Widerstandsnester.

Im Fall der Wüsten-Rallyes heißt das Dorf Mouans-Sartoux, eine zwischen Cannes und Grasse in der Provinz der Provence gelegene Siedlung. Von hier aus zog eine tapfere Schar ehrgeiziger Franzosen in den Kampf gegen die übermächtigen Werksteams. Ihr Anführer hieß Jean-Louis Schlesser, ein altes Sportwagen-Schlachtross des Jahrgangs 1948.

Als Werksfahrer bei Sauber-Mercedes in der Gruppe C hatte Schlesser in den Jahren 1988 bis 1990 nicht weniger als 15 Läufe zur Sportwagen-WM gewonnen, was für zwei Weltmeistertitel genügte. Danach entdeckte er seine Liebe zur Wüste.

Insgesamt entstanden in Jean-Louis Schlessers Atelier zwischen 1990 und 2012 sechs verschiedene Buggy-Modelle, stets mit Heckantrieb. Bei den Motoren bediente sich Schlesser meist dort, wo es ein paar Tausend Francs Sponsorgeld obendrauf gab. Anfangs werkelte ein Renault-Vierzylinder mit gerade mal zwei Litern Hubraum in seinem Eigenbau, dann zog ein Porsche-Sechszylinder-Boxer ein, und auch ein Zweiliter Seat-Motor sorgte für Vortrieb.



Klingt wie ein Witz, ist aber wahr: Den V8-Saugmotor von Ford kaufte Schlesser im Internet – für lächerliche 15 000 Dollar

Am erfolgreichsten war Schlesser mit Renault-Power: 1999 und 2000 siegte er damit bei der Dakar-Rallye. Doch in der Folge verloren die Franzosen den Spaß an Wüste. Und so kam es, dass Schlesser einen Ford-V8 installierte. „Ich habe ihn für 15 000 Dollar im Internet gekauft", erzählt er gerne.

„Bei der Dakar-Rallye 2007 hatten wir ein Budget von nur 1,3 Millionen Euro", sagte Schlesser damals. Und die Konkurrenz? Mitsubishi konnte seinerzeit über einen Jahresetat von 22 Millionen Euro verfügen, VW durfte angeblich sogar über 32 Millionen ausgeben. Im Ergebnis spiegelte sich dies 2007 nicht unbedingt wider: Schlesser wurde hinter zwei Werks-Pajero Dritter.

4 x 4? Viel zu aufwendig!

Allradantrieb stand für Schlesser nie zur Debatte. „Zu teuer und zu aufwendig." Doch anders als viele Leute glauben, ist 4WD-Technik nicht unbedingt notwendig in der Wüste. Mindestens genauso wichtig fürs flotte Vorankommen in unwirtlichem Gelände sind satte Motorleistung, geringes Gewicht und – im tiefen Sand – extrem niedriger Reifenluftdruck. In Schlessers Buggy ließ sich der Druck während der Fahrt justierten. Das spart viel Zeit, ist der Allradfraktion aber vom Reglement verwehrt.

1999 trug sich Schlesser als erster Pilot eines Hecktrieblers in die Dakar-Siegerliste ein. Im Jahr darauf wiederholte er dieses Kunststück. Danach dominierten 15 Jahre lang wieder die

Allradler von Mitsubishi, VW und Mini.

Doch 2016 wendete sich das Blatt endgültig zugunsten der leichteren Buggys, die obendrein mit wesentlich längeren Federwegen aufwarten. Bei den letzten fünf Ausgaben der Dakar gewann viermal ein Buggy: Peugeot räumte zwischen 2016 und 2018 dreimal ab, im Januar 2020 siegte Carlos Sainz im Mini Buggy. Lediglich 2019 setzte sich Nasser Al-Attiyah im Toyota Hilux 4x4 durch. Rückblickend gebührt Jean-Louis Schlesser die Ehre, als Buggy-Pionier schon damals den Weg zum Erfolg gezeigt zu haben.

Start zur Probefahrt im Sommer 2007 im südfranzösischen Monteils: Zuerst klemmt sich Schlesser hinters Steuerhorn, ein Lenkrad, dessen oberes Drittel abgesägt wurde, um freien Blick auf die Instrumente zu haben. Schlesser schaltet in den Sechsten, gut 150 km/h liegen an. Die Leistungsangabe von 280 PS klingt wie ein Witz. In Wahrheit mögen es locker 400 PS sein, die der prächtige Ford-V8 abgibt. Sie haben mit den 1400 Kilo des Hecktrieblers leichtes Spiel.

Die Schokoladenseite seines Buggys ist aber das Fahrwerk. Die Testpiste ist übersät mit knietiefen Schlaglöchern und bowlingkugelgroßem Geröll. Schlesser macht keine Anstalten, das Gas zu lupfen. Angesichts der unübersichtlichen Gefahrenlage greift man als Beifahrer reflexhaft zu den Gurten und zieht sie stramm, sehr stramm. „450 Millimeter Federweg", ruft er in die Intercom. Der Buggy saust geschmeidig übers Geröll, ohne die Besatzung mit Bocksprüngen zu quälen. Und trotzdem ist er kein Schaukelpferd.

3000 Millimeter beträgt der Radstand – für Haarnadelkurven eher ungünstig. Deshalb griff Schlesser zu einem Trick, einer einseitig wirkenden Handbremse. Will er zügig nach rechts, drückt er einen kleinen Hebel im Cockpit nach vorne. „Jetzt blockiert das linke Hinterrad und das Heck schwenkt aus, so wie es soll."

Zimperlicher Copilot

Fahrerwechsel. Jetzt wird Schlesser zickig. „Oh non!", ruft er. „Ich fahre niemals mit, mit niemandem!" Sein Team lacht sich kringelig, und mit sanfter Gewalt schieben sie den Patron dann doch auf den Copilotensitz. Er fügt sich, mahnt aber verzagt: „Fahr bloß vorsichtig!"

Fünfter Gang, 140 km/h. Der Buggy flößt dem Fahrer sofort Selbstvertrauen ein. Die Bäume fliegen vorbei. Die Lenkung arbeitet sehr direkt. Die Radaufhängung schluckt alle Wellen tapfer weg. Der Ford-V8 trompetet fröhlich in die 8-in-1-Auspuffanlage. Schlesser stöhnt ein bisschen. Dabei hatte er an derselben Stelle schon den Sechsten drin. Dann beweist er aber Größe: „Fahr weiter so! C'est bon!

Nachwort: Als die Dakar-Rallye 2009 nach Südamerika umzog, suchte sich Schlesser, angewidert vom Kommerzdenken des Veranstalters ASO, ein neues Betätigungsfeld. Fortan startete er im Januar stets beim Africa Eco Race, das nach Etappen in Spanien, Marokko und Mauretanien im Senegal endet, so wie die klassische Dakar-Rallye eben.

Von 2009 bis 2014 siegte er sechsmal in Folge bei der eher auf Amateure zugeschnittenen Rallye. Seit 2016 fungiert er beim (für 2021 wegen Covid-19 abgesagten) Africa Eco Race als Veranstalter. Und als gute Seele des Rennens. ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung

V8-Saugmotor, Hubraum 5400 cm³, Leistung 280 PS bei 5000/min, Air-Restrictor 34 mm. Hinterradantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe (sequenziell).

Fahrwerk

Vorne und hinten Einzelradaufhängung, je zwei Federbeine, Federweg 450 mm.

Maße und Gewicht

L x B x H: 4500 x 2200 x 1700 mm. Radstand 3000 mm. Rohrrahmen, Kevlar-CfK-Karosserie. Reifengröße 35 x 12,50-15 (vorn), 37 x 13,50-17 (hinten), Tankinhalt 380 l, Leergewicht 1400 kg

Fahrleistungen

Vmax über 200 km/h


SABINE HOFMANN

Die vier Rundinstrumente geben Auskunft über die Reifendrücke



SABINE HOFMANN

Jean-Louis Schlesser und sein Baby: Mit simpler Technik sehr erfolgreich



SABINE HOFMANN

Der V8-Sauger wohnt in der Mitte. Drei Ersatzräder gehen mit auf die Reise



SABINE HOFMANN

Schlesser entfernt Mühlberger nach unfallfreier Testfahrt aus dem Wagen



RALLY ZONE

Mit Joan Barreda Bort führt Honda nach zwei Tagen die Dakar an

Zurück zu den Ursprüngen

Die 43. Ausgabe der Rallye Dakar wird nicht nur durch die Corona-Krise geprägt, auch durch die weitreichende Änderungen im Reglement. Der Materialvorteil der Werksteams wurde eingeschränkt, die Navigation kehrt in den Mittelpunkt zurück. Entscheidender Erfolgsfaktor ist, wie in den Ursprüngen der Dakar, der Fahrer.

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Glücklicherweise gilt das ungeschriebene Gesetz, dass die Dakar nicht am ersten Tag gewonnen wird, nicht nur für Seriensieger KTM, sondern auch für Honda. Die Hondastars Ricky Brabec (Sieger 2020) und Joan Barreda drehten auf dem nur 11 Kilometer langen Prolog am letzten Samstag am Gas ihrer 450er-Einzylinder wie sonst niemand. Sie belegten vor dem Aussie Daniel Sanders, der KTM-Werksfahrer ist, aber nicht zum Red Bull KTM Factory Team gehört, die Plätze 1 und 2, was nichts anderes bedeutete, als dass sie am Sonntag die ersten 622 Kilometer, von der Millionenstadt Jeddah am Roten Meer entlang und durch ein Hochgebirge nach Bisha, auf jungfräulichem Terrain als Erste bewältigen mussten. Brabec hatte eine Vorahnung auf das, was dann folgte, zumal die Roadbooks 2021 grundsätzlich erst 20 Minuten vor dem Start ausgegeben werden.

Prolog-Sieg als Nachteil

„Wir haben den Prolog gewonnen, aber das hat uns hart getroffen. Etappe 1 war schwierig zu navigieren. Ich habe versucht, den Hinterradreifen zu managen, denn wir müssen mehr als einen Tag mit diesem Reifen auskommen“, sagte der amerikanische Titelverteidiger, nachdem er als 24. am Sonntagmittag zurück nach Jeddah kam.

Schon nach zehn Kilometern verlor Brabec die Orientierung und der nach ihm gestartete Joan Barreda Bort lief auf den Teamkollegen auf. Gemeinsam mussten sie umkehren und verloren gewaltig Zeit auf die Konkurrenz. Kevin Benavides wurde als bester HRC-Pilot hinter dem zweifachen Dakar-Gewinner Toby Price Zweiter, Jose Cornejo Platz 16, Barreda Bort Platz 22 und Brabec Platz 24 war die erste, ernüchternde Honda-Bilanz. Das Red Bull KTM Team besetzte indes drei der ersten vier Plätze.

Sherco Pilot Lorenzo Santolino war auf Platz 5 die größte Überraschung dieses ersten Tages. Der in Ratingen geborene Sebastian Bühler war im Prolog auf seiner Hero bis auf Platz 5 gefahren, was sich auf Stage 1 für den Deutsch-Portugiesen rächte, denn auch er verlor bei Kilometer zehn die Orientierung.

Auch Etappensieger Toby Price kämpfte mit der im Kampf um die Sekunden entscheidend gewordenen Navigation: „Die Navigation war bestimmt schwierig heute. Es war schwer die richtigen Pisten und Täler zu finden und ärgerlicherweise habe ich mich auch noch auf den letzten Kilometern vor dem Ziel etwas verfahren.“

Matthias Walkner, Dakar-Sieger 2018, brachte das Kunststück fertig, den ersten Tag als Dritter zu beenden, obwohl sich die hintere Bremsscheibe seiner KTM verbog und er die letzten 180 Kilometer der 277 km langen Special Stage ohne Hinterradbremse fahren musste. „Es gab eine technische Sektion, die sah mehr wie das Erzbergrodeo als eine Dakar aus. Aber das Mix des Terrains war eine gute Sache und sehr herausfordernd.“

Die Dakar 2021, obwohl jetzt zum zweiten Mal auf der arabischen Halbinsel, ist anders geworden als ihre Vorgänger – und das nicht nur wegen Corona. Weil die Roadbooks nicht mehr am Vorabend ausgegeben werden, ist der Fahrer stärker gefragt und Navigieren hat Priorität gegenüber reinem Tempobolzen. Jeder Fahrer darf an den zwölf Tagen maximal sechs Hinterreifen einsetzen, ein Riesenvorteil für die Privatteams, und es erfordert ein Umdenken bei den Siegesanwärtern der Werksmannschaften: Lieber Tempo rausnehmen als sich an den letzten Tagen mit immer dem gleichen, letzten Reifen in Richtung Ziel zittern. Alle Zweiradfahrer müssen seit diesem Jahr mit Air-

bag-Jacken fahren, an den Tankstopps darf nicht mehr geschraubt werden. „Wir mussten etwas Neues machen, um den Geist des Sports wieder zu beleben“, erklärte Rallye-Direktor David Castera, selbst mehrfacher Dakar-Teilnehmer auf dem Bike und im Auto.

Fünffach getestet

Doch bevor es überhaupt soweit war, dass die Fahrer die Dakar unter die Räder nehmen konnten, waren noch erstmal verschärfte Corona-Regeln zu befolgen. Zwei Tage vor ihrer Abreise musste jeder einen PCR-Test machen, um nach Saudi-Arabien einreisen zu dürfen. Bei der Einreise wurden sie noch einmal getestet, mussten sich drei Tage in Quarantäne begeben, sich am Ende noch einmal prüfen lassen, und erst dann wurden sie in die sterile Blase des Dakar-Trosses gelassen, wo weiter getestet wird. KTM ging auf Nummer sicher und prüfte das ganze Team bereits fünf Tage vor der Reise zusätzlich, um für den Fall der Fälle Ersatzleute schicken zu können, was aber nicht eintrat.

Die Navigationsprobleme des ersten Tages verschärften sich am zweiten, als es von Bisha aus in die offene Wüste, überwiegend auf Sand, über 685 Kilometer nach Wadi Ad-Dawasir ging. Durch vorausgegangene, schwere Sandstürme waren sämtliche Spuren auf der Route verweht. Jetzt hatte der zuerst startende Toby Price die schlechtesten Karten. „Wer als Erster startet, hat immer einen Nachteil, weil die anderen seinen Spuren folgen können“, erklärt KTM-Rallyechef Heinz Kinigadner. „Wenn aber wie jetzt gar keine Spuren zu sehen sind, ist es für den, der vorwegfahren muss, noch schwerer. Dass man sich das Roadbook vorher nicht ansehen kann erschwert die Sache nochmals. Das wird jetzt die Tage so hin und hergehen, die Taktik für die Spitzenfahrer wird jetzt sein, bei Etappen, denen eine kürzere folgt, möglichst hinten zu starten und dann so viel Zeit herauszuholen, dass man am nächsten Tag nicht wieder überholt werden kann.“

Materialschlacht begonnen

Wenn durch die Begrenzung auf 6 Hinterreifen das Tempo gedrosselt sein sollte und alle Fahrer sich bislang zurückgehalten haben, sind die ersten technischen Dramen bereits nicht ausgeblieben. Kurz nach Beginn der zweiten Etappe fuhr Matthias Walkner, Sieger der Dakar 2018, auf eine Düne hoch und hatte plötzlich keinen Vortrieb mehr. Beim Versuch, sich aus dem tiefen, weichen Sand herauszufahren, verbrannte der Österreicher die Kupplung seiner KTM. Er hatte das Glück, dass nachdem er den Motor geöffnet hatte und die Ursache fand, ein KTM-Privatfahrer vorbeikam, der Kupplungsbeläge in seinem Gepäck mitführte. Walkner setzte eine zusätzliche Scheibe ein, fuhr die Etappe ohne Kraftunterbrechung zu Ende, verlor dabei aber zwei Stunden und 15 Minuten und fiel auf den 46. Platz zurück. Dafür hat er es nun beim Navigieren einfacher und kann so eine Aufholjagd starten.

Noch schlechter erging es dem Ex-Supercrosser Andrew Short: Nach 273 km trat ein irreparabler technischer Defekt an seiner Yamaha auf, seine Dakar fand ein schnelles Ende.

Sieger wieder vorn

So stehen nach den ersten drei Tagen zwei Honda an der Spitze. Die KTM-Speerspitzen liegen mit Sam Sunderland auf P12 mit 12 Minuten 50 Sekunden und Toby Pryce auf P15 mit 17 Minuten 39 Sekunden Rückstand zurück. Doch die Rallye hat gerade erst angefangen. Ob sich die Roten nach dem langen Anlauf zu ihrem Sieg im Vorjahr wieder als Sieger küren können? ■



DAKAR-RALLYE 2021 (MOTORRAD)

03.–15. Januar 2021
Stand nach 2 von 12 Etappen

1.	Joan Barreda (E)	Honda	8:15.38 h
2.	Ricky Brabec (USA)	Honda	+ 6.23 min
3.	Ross Branch (RB)	Yamaha	+6.37 min
4.	Pablo Quintanilla (CHL)	Husqvarna	+7.16 min
5.	Xavier de Soultrait (F)	Husqvarna	+8.25 min
6.	Adrien van Beveren (F)	Yamaha	+8.34 min
7.	Luciano Benavides (RA)	Husqvarna	+9.07 min
8.	Skyler Howes (USA)	KTM	+9.31 min
9.	Stefan Svitko (SK)	KTM	+10.23 min
24.	Sebastian Bühler (D)	Hero	+36.00 min



RALLY ZONE

Kevin Benavides: Zum Auftakt Zweiter, dann abgestürzt



RALLY ZONE

Toby Price: Nach Etappensieg zurückgefallen



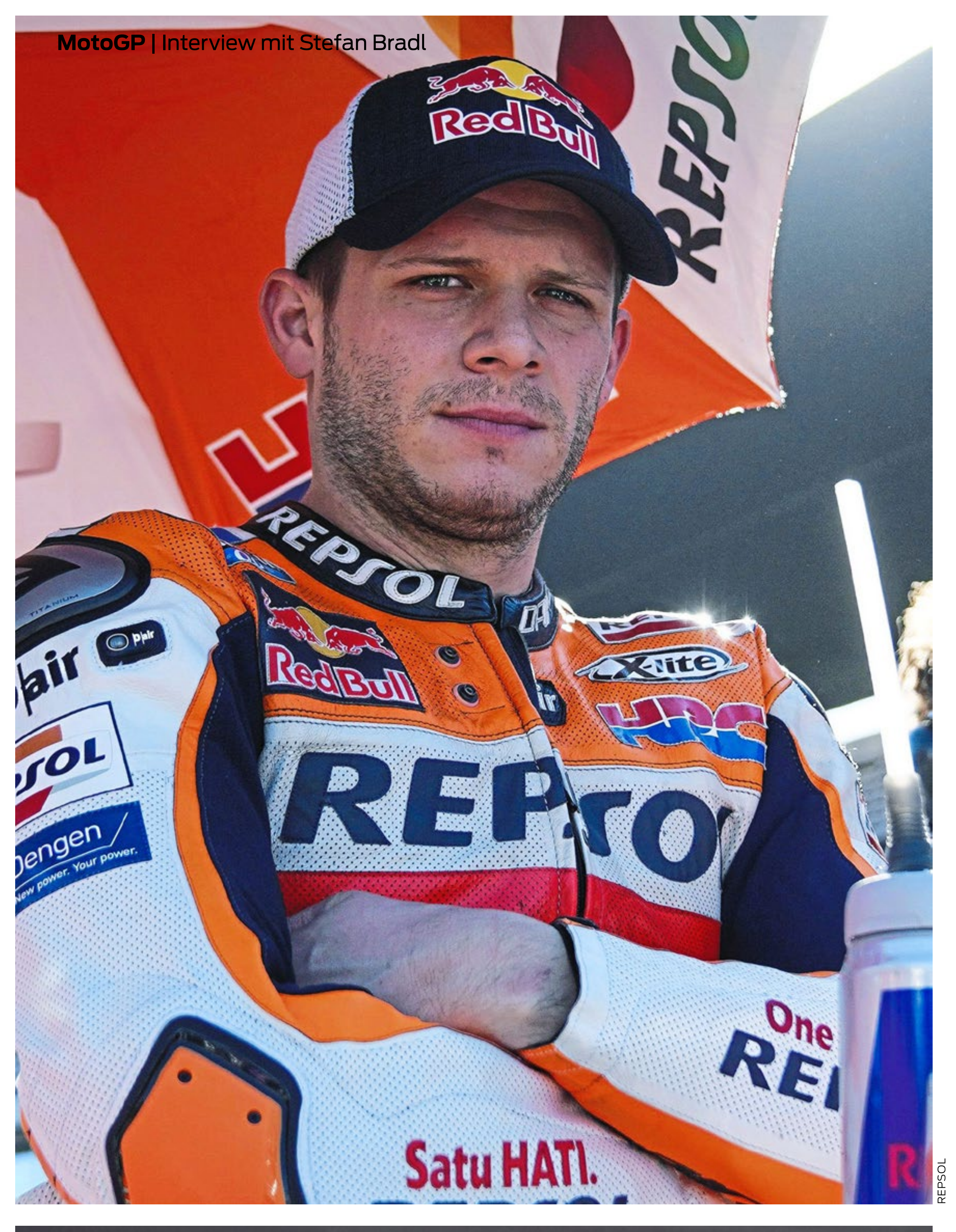
RALLY ZONE

Ricky Brabec: Mit Prolog verzockt, dann auf P2 geklettert



GASGAS

Laia Sanz: Trotz Borreliose für GasGas im Mittelfeld



REPSOL

Stefan Bradl (#6) und Pol Espargaró: 2021 Teamkollegen auch bei den Rennen?

REPSOL

2020 konnte Honda-Testfahrer Stefan Bradl wegen der Verletzung von Marc Márquez 12 Rennen fahren. Wie es mit dem 31-jährigen Deutschen dieses Jahr weitergeht, verrät er im MSa-Interview.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie Ihre Zeit seit dem MotoGP-WM-Finale verbracht?
Nach dem WM-Finale war ich zuerst zu Hause, dann habe ich im Dezember noch eine ganze Woche in Spanien verbracht, wir waren noch einmal mit dem HRC-Testteam testen. Wir waren nicht ganz glücklich mit dem Wetter, deshalb haben wir den Test verlängert und sind länger unten geblieben. Danach habe ich mich erst einmal etwas ausgeruht und durchgeschnauft, denn diese Saison war eine sehr intensive Zeit für mich. Von Brünn im August bis Portimão Ende November habe ich zwölf Rennen in 15 Wochen abgeliefert plus drei oder vier Tests. Danach habe ich einfach Entspannung gebraucht und nichts gemacht.

Wie wird es 2021 mit Ihnen weitergehen?
Wir gehen im Januar mit dem Testteam wieder nach Jerez zum Testen und werden da die ersten Vorbereitungen für die Saison treffen. Je nachdem, ob die Malaysia-Tests stattfinden, machen wir dann den Shakedown-Test in Sepang. Ansonsten werde ich mich erst einmal an den aufgestellten Testplan halten. Aber es stellt sich auch die Frage, wie die Regeneration von Marc Márquez läuft, und ob Honda mich dann einsetzt. Ich werde mich auf alle Fälle in den nächsten Wochen so vorbereiten, als ob ich das erste Rennen fahren würde. Wenn ich gebraucht werde, werde ich auch in Sepang nach dem Shakedown-Test die regulären Testtage mit den Werksfahrern fahren. 2019, als Jorge Lorenzo ins Team kam und sich im Winter verletzt hatte, bin ich auch den Shakedown-Test und den offiziellen Test gefahren.

Hat sich Honda bereits konkret mit Ihnen über die Márquez-Vertretung unterhalten?
Wir haben uns noch nicht konkret unterhalten, aber wir

„Ich bin stolz darauf, was ich 2020 geleistet habe“

wissen, was Sache ist. Da brauchen wir uns nicht groß abzusprechen. Im schlechtesten Fall für Marc wird es 2021 weitergehen, wie die Saison 2020 aufgehört hat. Aber das ist jetzt noch zu früh, um sich darüber konkret zu unterhalten. Ich habe einen Testvertrag für 2021. Und wenn ich als Ersatzfahrer gebraucht werde, dann bin ich natürlich da und versuche zu helfen, so wie das auch 2020 der Fall war. Wir alle hoffen natürlich, dass Marc zurückkommt. Aber wenn er nicht zu hundert Prozent fit ist, dann steht es durchaus im Raum, dass ich die Rennen wieder fahren werde.

Werden Sie sich jetzt anders vorbereiten als im letzten Winter?
Ja, natürlich. Weil es ja auch ein gewisses Ziel gibt, worauf ich hinarbeite. Man tut sich vom Kopf her deutlich leichter, wenn man mit der Aussicht auf Rennen trainiert. Ich habe derzeit ein sehr hohes Fitness-Level, und das möchte ich auch halten. Ich habe meine Fitness über die Saison dadurch, dass ich sehr viel auf dem Motorrad gesessen bin, sehr stark aufgebaut. Der Vorteil für mich ist auch, dass ich keine allzu lange Pause habe. Ich habe am 18. Dezember das letzte Mal auf dem Motorrad gesessen, und am 20. Januar werde ich schon wieder drauf sitzen. Das sind gerade mal vier Wochen Pause. In der Zeit kann ich mich noch zu Hause vorbereiten. Es ist gut für mich, dass ich so Fitness-Level und Fahrpraxis beibehalten kann.

Welche Entwicklung haben Sie 2020 durchgemacht?
Zuerst war es eine Riesen-Herausforderung, dass ich in Brünn ohne jegliche Vorbereitung direkt zum Grand Prix gekommen bin. Das war schon heftig, das Niveau zu finden und mich im Team zurechtzufinden. Ich bin zu der Crew des Weltmeisters gekommen und dort aufgenommen worden. Wir haben uns erst kennenlernen und sehen müssen, wie der andere arbeitet. Ich bin zuvor acht Monate auf keinem MotoGP-Motorrad mehr gesessen und dann direkt das Rennen in Brünn gefahren. Auch die beiden Rennen in Österreich waren nicht ganz einfach. Aber es ist dann besser geworden. Speziell am Ende der Saison hat sich gezeigt, dass, wenn alles zusammenpasst und man sich zurechtfindet, man auch Leistung bringen kann. Es war eine große Genugtuung für mich, dass ich bei den letzten Rennen regelmäßig gepunktet habe und dann noch einen super Saisonabschluss hinlegen konnte. Es war auch schwierig, diese Mischung aus Test- und Rennfahrer zu sein. Die Honda war nicht so einfach zu fahren, wir haben deshalb nebenher einige Sachen ausprobieren und testen müssen. Das hat die Geschichte extrem schwierig gemacht. Aber ich bin sehr stolz, was ich 2020 geleistet habe. Es ist sehr schön, dass wir es mit einem guten Ergebnis und einem Happy End abschließen konnten.

> „Im schlechtesten Fall für Marc Márquez wird es 2021 so weitergehen, wie die Saison 2020 aufgehört hat. Wenn ich gebraucht werde, werde ich da sein.“
>
> Stefan Bradl

Könnten Sie sich noch weiter steigern, wenn Sie noch weitere Rennen fahren?
Ich denke schon. Obwohl die Verhältnisse nicht gut waren, habe ich in den beiden Valencia-Rennen schon gemerkt, dass wir mit dem Setup in eine Richtung gehen, die mir besser gefällt. Ich habe auch immer besser verstanden, wie das Motorrad zu fahren ist. Dann habe ich das nötige Vertrauen aufbauen können, und dieser Lernprozess ist noch nicht abgeschlossen. Es ist schwer zu sagen, ob noch mehr möglich gewesen wäre. Aber ich könnte mir schon vorstellen, noch eine Steigerung zu zeigen. Ich hoffe, dass wir es in diesem Jahr fortführen können. Aber das hängt davon ab, ob und wann Marc Márquez zurückkommt.

Hat Ihr Renneinsatz die Testarbeit noch einmal auf eine höhere Ebene gehoben?
Ich denke ja. Wir haben uns auch bei der Crew das eine oder andere Mal abgewechselt, damit die Testteam-Crew einmal mitbekommt, wie beim Grand-Prix-Team alles verläuft, und umgekehrt genauso. Es war aber in der Corona-Zeit auch sehr schwierig, denn wir haben wegen der Reisebeschränkungen nicht die übliche Unterstützung aus Japan gehabt. Aber grundsätzlich haben wir uns mit dem Testteam in Europa Jahr für Jahr gut gesteigert. Wir haben ein sehr gutes Testteam, eine coole Truppe, in der ich mich sehr wohlfühle.

Was soll an der RC 213 V für 2021 konkret verändert und verbessert werden?
Allgemein haben wir mit Honda das Problem gehabt, die neuen Michelin-Reifen nicht so optimal ausgenutzt zu haben wie das andere Hersteller gemacht haben. Da wollen wir ansetzen. Das Level in der MotoGP ist momentan nicht nur fahrerisch, sondern auch von den Herstellern brutal hoch, deshalb versuchen wir da jetzt unsere Arbeit weiter durchzuziehen und die Entwicklungsteile aus Japan so gut und schnell wie möglich auszusortieren.

Werden Sie sich mit dem neuen Werksfahrer Pol Espargaró bei der Entwicklung gut ergänzen?
Ich habe ein gutes Verhältnis mit ihm, und wir haben uns am Ende der Saison noch miteinander unterhalten, weil er mich noch ein paar Sachen gefragt hat. Grundsätzlich geht es erst mal darum, dass er sich mit dem Motorrad anfreundet und den ersten Eindruck davon bekommt, wie die Honda im Vergleich zur KTM ist. Dann kann man sich gerne austauschen und schauen, welche Änderungen er für notwendig hält und in welche Richtung er das Motorrad haben will. Dann wird es interessant, ob seine Erfahrung bei KTM Honda vielleicht helfen kann.

Was machen Sie noch bis zum ersten Test?
Mich erst einmal so gut es geht vorbereiten. Die Ausgangsbeschränkungen in Deutschland machen es nicht ganz einfach, man muss hauptsächlich zu Hause trainieren. Aber ich habe eine ganz gute Basis und versuche, mich fit zu halten und gesund zu bleiben, bis wir am 18. Januar nach Jerez gehen. Ich gehe davon aus, dass 2021 wieder ein sehr intensives Jahr wird. Dann werden wir sehen, was alles umsetzbar ist. Und ich hoffe, dass wir in Sachen Corona etwas Entspannung reinbekommen und Schritt für Schritt in die Normalität zurückkehren können. ■



Stefan Bradl

Geburtstag: 29.11.1989
Geburtsort: Augsburg (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125GP, KTM (35.)
2006: 125GP, KTM (26.)
2007: 125GP, Aprilia (18.)
2008: 125GP, Aprilia (4.)
2009: 125GP, Aprilia (10.)
2010: Moto2, Suter (9.)
2011: Moto2, Kalex (1.)
2012: MotoGP, Honda (8.)
2013: MotoGP, Honda (7.)
2014: MotoGP, Honda (9.)
2015: MotoGP, Forward-Yamaha/Aprilia (18.)
2016: MotoGP, Aprilia (16.)
2017: SBK, Honda (14.)
2018: MotoGP, Honda (24.)
2019: MotoGP, Honda (21.)
2020: MotoGP, Honda (19.)

Hobbys
Musik, Playstation

MotoGP

Pol Espargaró und die Honda



Pol Espargaró und sein Hund Eina: Freude über die Repsol-Honda mit der Startnummer 44

REPSOL

Bis zum Jahresende ließ es sein Vertrag nicht zu. Doch am Montag ließ sich Pol Espargaró erstmals mit der Honda RC 213 V des Repsol-Teams ablichten – bei sich daheim in Andorra.

Von: **Imre Paulovits**

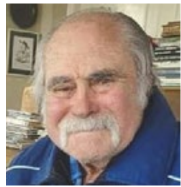
Die virtuelle Präsentation von HRC musste im Dezember noch ohne ihn stattfinden. Der Vertrag von Pol Espargaró mit KTM lief bis zum 31. Dezember. Und im Gegensatz zu Testfahrten, wo Umsteiger in neutralen Farben ihre nächstjährigen Motorräder testen, konnte der WM-Fünfte dort aus verständlichen Gründen nicht teilnehmen.

Im neuen Jahr nun lässt sich Honda den neuen Star nicht nehmen. Inwieweit die Situation inszeniert war, sei mal dahingestellt, aber das Repsol-Honda-Team hat ein Video gedreht, in dem Espargaró in seinem Haus überrascht wird. Während er mit seinem Husky Eina sein Morgentraining im verschneiten Andorra läuft, bringen sie eine RC 213 V mit der Startnummer 44 des 29-jährigen Spaniers auf seine Terrasse. Und als er wiederkommt, kann er seine Freude nicht verbergen – Letzteres war sicherlich nicht gestellt.

Wenn ihm nach dem Aufstieg von KTM ganz an die Spitze des MotoGP-Feldes auch oft die Frage gestellt wurde, ob es nicht ein Fehler gewesen sei, zu Honda zu wechseln, ist der Moto2-Weltmeister von 2013 nun fest entschlossen, das Motorrad, von dem er viele Jahre geträumt hat, ganz nach oben zu bringen. Da Marc Márquez derzeit seine dritte Oberarm-OP auskuriert, was nach Schätzung der Mediziner bis in die Saison hinein dauern wird, ruhen die Hoffnungen von Honda auf ihrer Neuverpflichtung.

Nach dem ersten Probesitzen verriet Espargaró, dass die MotoGP-Honda noch kompakter und schmaler sei, als er erwartet hatte. Nun muss sich der jüngere der beiden Espargaró-Brüder noch mindestens sieben Wochen gedulden, bis er sein Traummotorrad auch fahren kann. Sollte der Test in Malaysia stattfinden – und darauf arbeiten die Dorna und der Sepang International Circuit hin – ist es am 19. Februar so weit. ■

ACHTUNG FAHRERLAGER!

1964   2020

PADDY DRIVER

Auf dem Sachsenring 1965 erlebte ich, wie die größten beiden Rennfahrer dieses Jahrzehnts, Mike Hailwood und Giacomo Agostini, noch in einem Team fuhren und mit ihren MV Agustas das gesamte Feld überrundeten. Mit ihnen stand ein Mann mit einem markanten Kinnbart auf dem Podest. Und als ich ihn später im Fahrerlager wiedersah, war Paddy Driver von vielen ostdeutschen Fans umgeben. Ich gesellte mich hinzu und versuchte mit meinem damals noch recht mickrigen Englisch etwas über ihn herauszubekommen. Er hörte mir mit einer Engelsgeduld zu und versuchte, so deutlich und langsam wie möglich zu antworten. Ich verstand, dass dieser Paradiesvogel des Fahrerlagers aus Südafrika kam und in seiner Heimat auch bereits Autorennen, sogar in der Formel 1, gefahren war. Als ich neun Jahre später erstmals in Südafrika war und dort den Formel-1-Grand-Prix besuchte, traf ich ihn wieder. Und tatsächlich fuhr er dort mit – in einem Lotus. Mein Englisch war mittlerweile deutlich besser. Und als ich ihn am Ausgang des Fahrerlagers abpasste, lud er mich ein, ihn nach dem Rennen zu besuchen. Er lebte auf einer Farm, schwärmte von den Naturschönheiten seines Landes und hatte eine ganze Dienerschaft von Schwarzen, die aber eher seine Freunde zu sein schienen als seine Bediensteten. Driver und Jim Redman hatten sich in den 1950er-Jahren zu Spitzenfahrern im Süden Afrikas entwickelt. Und Driver war der Erste von ihnen, der 1958 das Abenteuer Motorrad-WM auf sich nahm. Auch wenn seine fahrerischen Qualitäten unbestritten waren, schaffte er es im Gegensatz zu Redman nicht, einen Werksvertrag bei einem der japanischen Werke zu ergattern. Aber auch als Privatfahrer schaffte er neun WM-Podestplätze, vier davon 1965, als er hinter den beiden MV Agustas als bester Privatfahrer WM-Dritter bei den 500ern wurde. Danach kehrte er in seine Heimat zurück und hatte eine Karriere auf vier Rädern bis in die 1980er-Jahre hinein. Heute ist der 86-Jährige noch immer bei guter Gesundheit, hält immer noch den Kontakt zu den noch lebenden Fahrerkollegen seiner WM-Ära, und sein Sohn Robert pflegt seine Erinnerungen in den sozialen Medien.

Pepi Böröczky/IP



DUPONT

Sankt Wendel 1958: Paddy Driver (#15) auf Norton vor Dickie Dale, BMW



TT 1973: Peter Williams gewinnt mit der selbst konstruierten Norton

PWE

Straßensport

Lebe wohl, Genie!

Peter Williams war als Ingenieur und als Fahrer gleichermaßen brillant. 1973 gewann er mit der selbst konstruierten Werks-Norton die TT. Am 20. Dezember starb er im Alter von 82 Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

Der legendäre Kommentator Murray Walker nannte ihn das intelligente Gesicht des Motorsports. Fahrwerks-Guru Warren Willing bescheinigte ihm den größten Entwicklungssprung, den die Fahrwerkstechnik in der Geschichte des Motorrades je gemacht hat. „Und es hat fast zwei Jahrzehnte gebraucht, bis die Konkurrenz verstanden hat, warum", so Willing. Aber noch viel mehr waren sich alle darüber einig: Peter Williams war ein großartiger Mensch und ein Genie in jeder Hinsicht.

In die Wiege gelegt

Peter Williams' Vater Jack war Leiter der Rennabteilung von AMC, zu der AJS und Matchless gehörten, so bekam der junge Williams früh einen Einblick ins Renngeschehen. Nach seinem Studium begann er 1964 mit dem Rennfahren. Er brachte sein Wissen und seine Innovationsgabe in die Entwicklung seiner Motorräder ein. Mit der finanziellen Hilfe von Tom Arter entwickelte er aus einer Matchless G50 das schnellste Einzylinder-Motorrad seiner Zeit. Er baute als Erster Magnesium-Gussfelgen und stattete das Motorrad mit Scheibenbremsen aus. 1967 wurde er so WM-Vierter, mit zwei zweiten und einem dritten Platz bei den ersten drei Rennen. Sein einziger WM-Sieg gelang ihm aber verrückterweise mit einer MZ 1971 beim Ulster-GP bei den 350ern.

Ab 1969 war Williams bei Norton angestellt und wurde leitender Ingenieur der Rennabteilung. Für 1973 baute er ein Motorrad um den betagten 750er-Twin, bei dem er dank ausgeklügelter Aerodynamik und einem Monocoque-Rahmen – der als Vorläufer der heutigen Deltabox-Rahmen angesehen wird – das Leistungsdefizit wettmachte und das Formel-750-Rennen auf der Isle of Man gewann. Ein Jahr später machte ein Unfall in Oulton Park seiner Rennkarriere ein jähes Ende, sein linker Arm blieb teils gelähmt.

Noch in den 2000er-Jahren experimentierte Williams mit Kohlefaser-Fahrwerken. In den letzten Jahren musste er seinen Verletzungen Tribut zollen und war an den Rollstuhl gefesselt. Am 20. Dezember verstarb er im Alter von 82 Jahren. ■



PWE

Peter Williams 1973: Strahlender Sieger und brillanter Konstrukteur

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Fausto Gresini, 125er-Weltmeister von 1985 und ´87 und Inhaber der Gresini MotoGP, Moto2 und Moto3-Teams erkrankte über die Feiertage schwer an Covid-19. Der 59-jährige Italiener wird seit dem 30. Dezember auf der Intensivstation des Carlo Alberto Pizzardi Krankenhauses in Bologna maschinell beatmet und wurde in ein künstliches Koma versetzt. Am Montag kurz vor Redaktionsschluss kam die Meldung, dass sich sein Zustand gebessert hat.

SUPERBIKE-WM

Wie nicht anders zu erwarten war, steigt der zugunsten von Luca Marini bei Esponsorama-Ducati geschasste Tito Rabat in die Superbike-WM um. Der 31-jährige Spanier, Moto2-Weltmeister von 2014 hat sich mit Barni-Ducati-Eigner Marco Barnabo einigen können und bekommt dort eine werksunterstützte Ducati Panigale V4 R. Auch Ducati-Corse-Manager Paolo Ciabatti ist erleichtert. „Wir sind sehr glücklich über die Einigung zwischen Marco Barnabo and Tito Rabat", so Ciabatti.

SUPERSPORT-WM

Nach einer selbstverordneten Zwangspause, in die Randy Krummenacher ging, nachdem er nach der Disqualifikation von Phillip Island beim MV-Agusta-Supersport-Team gekündigt hatte, wird der Weltmeister von 2019 dieses Jahr wieder in der Supersport-WM antreten. Der 30-jährige Schweizer wird beim holländischen EAB-Team von Ferry Schoenmakers eine Yamaha R6 fahren. Die bereits totgesagte Supersport-WM wird dieses Jahr sehr stark. Dominique Aegerter fährt bei Ten Kate Yamaha, Federico Caricasulo und Jules Cluzel bei GMT94 Yamaha. Evan Bros. Yamaha, das Weltmeister-Team der letzten beiden Jahre, fährt mit Steven Odendaal. Und Kawasaki zählt auf Raffaele de Rosa, Philipp Öttl und Can Öncü.

Jahr	50/80 ccm*	125 ccm/Moto3*	250 ccm/Moto2*	350 ccm	500 ccm/MotoGP*
1949		Nello Pagani (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Freddie Frith (GB), Velocette	Lesley Graham (GB), AJS
1950		Bruno Ruffo (I), Mondial	Dario Ambrosini (I), Benelli	Bob Foster (GB), Velocette	Umberto Masetti (I), Gilera
1951		Carlo Ubbiali (I), Mondial	Bruno Ruffo (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Geoff Duke (GB), Norton
1952		Cecil Sandford (GB), MV Agusta	Enrico Lorenzetti (I), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Norton	Umberto Masetti (I), Gilera
1953		Werner Haas (D), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1954		Rupert Hollaus (A), NSU	Werner Haas (D), NSU	Fergus Anderson (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1955		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Hermann Paul Müller (D), NSU	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	Geoff Duke (GB), Gilera
1956		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Bill Lomas (GB), Moto Guzzi	John Surtees (GB), MV Agusta
1957		Tarquinio Provini (I), Mondial	Cecil Sandford (GB), Mondial	Keith Campbell (AUS), Moto Guzzi	Libero Liberati (I), Gilera
1958		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Tarquinio Provini (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1959		Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1960	**Ernst Degner**	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	Carlo Ubbiali (I), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta	John Surtees (GB), MV Agusta
1961		Tom Phillis (AUS), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Gary Hocking (RHO), MV Agusta	Gary Hocking (RHO), MV Agusta
1962	Ernst Degner (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1963	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Jim Redman (RHO), Honda	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1964	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1965	Ralph Bryans (GB), Honda	Hugh Anderson (NZ), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Jim Redman (RHO), Honda	Mike Hailwood (GB), MV Agusta
1966	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Luigi Taveri (CH), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1967	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Bill Ivy (GB), Yamaha	Mike Hailwood (GB), Honda	Mike Hailwood (GB), Honda	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1968	Hans-Georg Anscheidt (D), Suzuki	Phil Read (GB), Yamaha	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1969	Ángel Nieto (E), Derbi	Dave Simmonds (GB), Kawasaki	Kel Carruthers (AUS), Benelli	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1970	Ángel Nieto (E), Derbi	Dieter Braun (D), Suzuki	Rodney Gould (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1971	Jan de Vries (NL), Kreidler	Ángel Nieto (E), Derbi	Phil Read (GB), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1972	Ángel Nieto (E), Derbi	Ángel Nieto (E), Derbi	Jarno Saarinen (FIN), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Giacomo Agostini (I), MV Agusta
1973	Jan de Vries (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Dieter Braun (D), Yamaha	Giacomo Agostini (I), MV Agusta	Phil Read (GB), MV Agusta
1974	Henk van Kessel (NL), Kreidler	Kent Andersson (S), Yamaha	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Giacomo Agostini (I), Yamaha	Phil Read (GB), MV Agusta
1975	Ángel Nieto (E), Kreidler	Paolo Pileri (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Johnny Cecotto (YV), Yamaha	Giacomo Agostini (I), Yamaha
1976	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Walter Villa (I), Harley-Davidson	Barry Sheene (GB), Suzuki
1977	Ángel Nieto (E), Bultaco	Pier Paolo Bianchi (I), Morbidelli	Mario Lega (I), Morbidelli	Takazumi Katayama (J), Yamaha	Barry Sheene (GB), Suzuki
1978	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Eugenio Lazzarini (I), MBA	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1979	Eugenio Lazzarini (I), Kreidler	Ángel Nieto (E), Minarelli	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kork Ballington (ZA), Kawasaki	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1980	Eugenio Lazzarini (I), Iprem	Pier Paolo Bianchi (I), MBA	Anton Mang (D), Kawasaki	Jon Ekerold (ZA), Bimota-Yamaha	Kenny Roberts (USA), Yamaha
1981	Ricardo Tormo (E), Bultaco	Ángel Nieto (E), Minarelli	Anton Mang (D), Kawasaki	Anton Mang (D), Kawasaki	Marco Lucchinelli (I), Suzuki
1982	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Jean-Louis Tournadre (F), Yamaha	Anton Mang (D), Kawasaki	Franco Uncini (I), Suzuki
1983	Stefan Dörflinger (CH), Kreidler	Ángel Nieto (E), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Freddie Spencer (USA), Honda
1984	Stefan Dörflinger (CH), Zündapp*	Ángel Nieto (E), Garelli	Christian Sarron (F), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1985	Stefan Dörflinger (CH), Krauser*	Fausto Gresini (I), Garelli	Freddie Spencer (USA), Honda		Freddie Spencer (USA), Honda
1986	Jorge Martínez (E), Derbi*	Luca Cadalora (I), Garelli	Carlos Lavado (YV), Yamaha		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1987	Jorge Martínez (E), Derbi*	Fausto Gresini (I), Garelli	Anton Mang (D), Honda		Wayne Gardner (AUS), Honda
1988	Jorge Martínez (E), Derbi*	Jorge Martínez (E), Derbi	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Yamaha
1989	Manuel Herreros (E), Derbi*	Àlex Crivillé (E), JJ Cobas	Sito Pons (E), Honda		Eddie Lawson (USA), Honda
1990		Loris Capirossi (I), Honda	John Kocinski (USA), Yamaha		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1991		Loris Capirossi (I), Honda	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1992		Alessandro Gramigni (I), Aprilia	Luca Cadalora (I), Honda		Wayne Rainey (USA), Yamaha
1993		Dirk Raudies (D), Honda	Tetsuya Harada (J), Yamaha		Kevin Schwantz (USA), Suzuki
1994		Kazuto Sakata (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1995		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1996		Haruchika Aoki (J), Honda	Max Biaggi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1997		Valentino Rossi (I), Aprilia	Max Biaggi (I), Honda		Mick Doohan (AUS), Honda
1998		Kazuto Sakata (J), Aprilia	Loris Capirossi (I), Aprilia		Mick Doohan (AUS), Honda
1999		Emilio Alzamora (E), Honda	Valentino Rossi (I), Aprilia		Àlex Crivillé (E), Honda
2000		Roberto Locatelli (I), Aprilia	Olivier Jacque (F), Yamaha		Kenny Roberts Jr. (USA), Suzuki
2001		Manuel Poggiali (RSM), Gilera	Daijiro Kato (J), Honda		Valentino Rossi (I), Honda
2002		Arnaud Vincent (F), Aprilia	Marco Melandri (I), Aprilia	**Freddie Frith**	Valentino Rossi (I), Honda*
2003		Dani Pedrosa (E), Honda	Manuel Poggiali (RSM), Aprilia		Valentino Rossi (I), Honda*
2004		Andrea Dovizioso (I), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2005		Thomas Lüthi (CH), Honda	Dani Pedrosa (E), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2006		Álvaro Bautista (E), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Nicky Hayden (USA), Honda*
2007		Gábor Talmácsi (H), Aprilia	Jorge Lorenzo (E), Aprilia		Casey Stoner (AUS), Ducati*
2008		Mike di Meglio (F), Derbi	Marco Simoncelli (I), Gilera		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2009		Julián Símon (E), Aprilia	Hiroshi Aoyama (J), Honda		Valentino Rossi (I), Yamaha*
2010	**Nello Pagani**	Marc Márquez (E), Derbi	Toni Elías (E), Moriwaki*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2011		Nico Terol (E), Aprilia	Stefan Bradl (D), Kalex*		Casey Stoner (AUS), Honda*
2012		Sandro Cortese (D), KTM*	Marc Márquez (E), Suter*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2013		Maverick Viñales (E), KTM*	Pol Espargaró (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2014		Alex Márquez (E), Honda*	Esteve Rabat (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2015		Danny Kent (GB), Honda*	Johann Zarco (F), Kalex*		Jorge Lorenzo (E), Yamaha*
2016		Brad Binder (ZA), KTM*	Johann Zarco (F), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2017		Joan Mir (E), Honda*	Franco Morbidelli (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2018		Jorge Martín (E), Honda*	Francesco Bagnaia (I), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2019		Lorenzo Dalla Porta (I), Honda*	Álex Márquez (E), Kalex*		Marc Márquez (E), Honda*
2020		Albert Arenas (E), KTM*	Enea Bastianini (I), Kalex*		Joan Mir (E), Suzuki*

Enea Bastianini, Joan Mir und Albert Arenas (v.l.): Die Grand-Prix-Weltmeister 2020

Alle Straßen-Solo-Weltmeister

MOTPGP

Formel 750*/Superbike	Supersport	TT-Formel 1 / Supersport 300*	TT-Formel 2	TT-Formel 3
Steve Baker (USA), Yamaha*	 ALSTARE	Phil Read (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	John Kidson (GB), Honda
Johnny Cecotto (YV), Yamaha*		Mike Hailwood (GB), Ducati	Alan Jackson (GB), Honda	Bill Smith (GB), Honda
Patrick Pons (F), Yamaha*		Ron Haslam (GB), Honda	Alan Jackson (GB), Honda	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Charlie Williams (GB), Yamaha	Ron Haslam (GB), Honda
		Graeme Crosby (NZ), Suzuki	Tony Rutter (GB), Ducati	Barry Smith (AUS), Yamaha
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Tony Rutter (GB), Ducati	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Joey Dunlop (GB), Honda	Brian Reid (GB), Yamaha	
		Virginio Ferrari (I), Bimota		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Fred Merkel (USA), Honda		Carl Fogarty (GB), Honda		
Raymond Roche (F), Ducati		Carl Fogarty (GB), Honda		
Doug Polen (USA), Ducati				
Doug Polen (USA), Ducati				
Scott Russell (USA), Kawasaki				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Troy Corser (AUS), Ducati				
John Kocinski (USA), Honda	**Stéphane Chambon**			
Carl Fogarty (GB), Ducati				
Carl Fogarty (GB), Ducati	Stéphane Chambon (F), Suzuki			
Colin Edwards (USA), Honda	Jörg Teuchert (D), Yamaha			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Andrew Pitt (AUS), Kawasaki			
Colin Edwards (USA), Honda	Fabien Foret (F), Honda			
Neil Hodgson (GB), Ducati	Chris Vermeulen (AUS), Honda			
James Toseland (GB), Ducati	Karl Muggeridge (AUS), Honda			
Troy Corser (AUS), Suzuki	Sébastien Charpentier (F), Honda			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Sébastien Charpentier (F), Honda			
James Toseland (GB), Honda	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
Troy Bayliss (AUS), Ducati	Andrew Pitt (AUS), Honda			
Ben Spies (USA), Yamaha	Cal Crutchlow (GB), Yamaha			
Max Biaggi (I), Aprilia	Kenan Sofuoglu (TR), Honda			
Carlos Checa (E), Ducati	Chaz Davies (GB), Yamaha			
Max Biaggi (I), Aprilia	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Tom Sykes (GB), Kawasaki	Sam Lowes (GB), Yamaha			
Sylvain Guintoli (F), Aprilia	Michael van der Mark (NL), Honda			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Kenan Sofuoglu (TR), Kawasaki			
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Lucas Mahias (F), Yamaha	Marc García (E), Yamaha*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Sandro Cortese (D), Yamaha	Ana Carrasco (E), Kawasaki*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Randy Krummenacher (CH), Yamaha	Manuel González (E), Kawasaki*		
Jonathan Rea (GB), Kawasaki	Andrea Locatelli (I) Yamaha	Jeffrey Buis (NL), Kawasaki*		


SBK- und SSP-Weltmeister 2020: Andrea Locatelli, Jonathan Rea und Jeffrey Buis (v.l.)

WORLDSBK

Titeljagd oder Durchhänger: Dieses Jahr wird ein entscheidendes für die Nr. 94

2021: Das Roczen-Jahr?

HRC

Nur noch wenige Tage verbleiben bis zum Start der Supercross-WM in den USA. Der deutsche Mitfavorit Ken Roczen hat die Chance, wieder einmal Geschichte zu schreiben und seine umfangreiche Titelsammlung zu krönen.

Von: **Frank Quatember**

Es klingt zwar komisch, aber das Beste von Ken Roczen haben wir noch nicht gesehen. 2017, bis zu seinem schicksalhaften Sturz in Anaheim, fuhr er auf dem Level eines Außerirdischen – und das war nicht sein volles Potenzial. Doch der Crash, bei dem Roczen um ein Haar seinen linken Arm verlor, veränderte im Bruchteil einer Sekunde einfach alles!

Vier Jahre später steht der Thüringer wieder beim Auftaktrennen am Gatter, diesmal in Houston/Texas. Und er gehört erneut zum auserlesenen Kreis der Titelanwärter in der Königsklasse 450 SX.

Roczen ist nach wie vor der einzige SX-Pilot weltweit, der auch abseits der Strecke ein echter Superstar ist. Kein Dungey, kein Tomac, kein Villopoto, kein Stewart – niemand hat diese stets leicht überhebliche, sympathisch siegesgewisse und vor Selbstvertrauen nur so strotzende Aura des Deutschen. Unvergessen sein Hollywood-Auftritt 2017 zur Pressekonferenz in Anaheim, als er im piekfeinen Anzug alle Aufmerksamkeit auf sich zog.

„Niemand wie Ken Roczen"

Kenny ist der Liebling der Fans und der Medien. Er war und ist für alle Konkurrenten derjenige, den es zu schlagen gilt. Sein ehemaliger Teamchef, eine der größten Legenden des Sports, Roger De Coster, sagte über ihn: „Niemand bewegt ein Motorrad so wie Ken Roczen."

Sicher ist: Roczen wird wie im Vorjahr körperlich sehr gut vorbereitet in die Saison starten. Er hat mit HRC Honda eines der weltbesten Teams hinter sich. Er wird mental stabil sein mit zusätzlichem Rückenwind als Familienvater. Nach einem Break im Sommer 2020, als er auf die Teilnahme an den Nationals verzichtete, wurde Anfang September sein Sohn Griffin geboren.

Die Konkurrenz wird in dieser Saison wie immer enorm stark, aber ebenso ausgeglichen sein. Piloten wie Eli Tomac, Cooper Webb oder Adam Cianciarulo können den Titel holen.

Die große Frage ist: Kann sich der 26-jährige Thüringer seinen Traum vom Supercross-WM-Titel noch erfüllen? Hat er dieses gewaltige Feuer noch in sich? Oder erleben wir wie vergangene Saison nach starkem Beginn einen krankheitsbedingten Leistungsabfall zum Saisonende hin? Ab dem 16. Januar wird Ken Roczen die Antwort geben.

Bei seinem Team HRC Honda gab es kürzlich eine interessante Umstrukturierung. Zur 450er-Abteilung Roczen und Chase Sexton kamen durch das Aus des 250er-Geico-Teams Honda die beiden Lawrence-Brüder Jett und Hunter an Bord. Doch unumstrittene Nr. 1 im Team der Roten ist der Mann aus Mattstedt.



Dominique Thury: Seit Oktober in South Carolina

Zweiter Deutscher: Thury

Mit dem Chemnitzer Dominique Thury wird ein zweiter Deutscher in das Abenteuer US-Supercross starten. Die Voraussetzungen im Vergleich zu Roczen könnten aber nicht unterschiedlicher sein: Für Thury, der in der 250-ccm-Klasse auf einer Yamaha sein Glück versucht, sind die Rennen in Amerika absolutes Neuland. Der 28-Jährige hat zwar sehr viel Erfahrung indoor durch erfolgreiche Jahre im deutschen Supercross. Doch ob das gegen die unzähligen jungen Wilden in der Lites-Klasse helfen wird, bleibt abzuwarten.

Laut Thury gab es keine andere Möglichkeit, als auszuwandern, um Supercross zu fahren. Weder in Deutschland noch in Frankreich oder England gibt es Corona-bedingt Supercross-Rennen. Und so trainiert der Sachse seit Ende Oktober in South Carolina. Sein Privat-Team „Club MX Yamaha" ist mit den drei amerikanischen Teamkollegen Garrett Marchbanks, Jace Owen und Joey Crown durchaus namhaft besetzt. Sie alle starten in der 250er-Ostküsten-Meisterschaft, die ebenfalls am 16. Januar in Houston beginnt. ■



Fahren auf Sicht: Niemand weiß, ob 2021 eine Eisspeedway-WM stattfindet

GOOD SHOOT/REYGONDEAU

WM auf der Kippe

Die Corona-Pandemie ist noch nicht zu Ende, doch die Eisspeedway-WM steht kurz davor. Nach der erwarteten Absage des deutschen GP in Berlin bleibt der Saison 2021 ein Rennen in Togliatti. Falls es stattfinden kann.

Von: **Thomas Schiffner**

Was MOTORSPORT aktuell schon vor Wochen prognostizierte, wurde am 29. Dezember offiziell bestätigt: Der geplante Eisspeedway-GP am 6. und 7. März in Berlin ist abgesagt. Da der Veranstalter Eisspeedway Union Berlin bis zu diesem Datum von den Behörden keine Aussagen über Zulässigkeit und ggf. Zahl von Zuschauern erhielt, zog er die Notbremse. „Leider haben wir auf unser im Oktober eingereichtes, 53-seitiges Hygienekonzept bis heute keine Rückantwort bekommen", erklärt der 1. Vorsitzende Olaf Ehrke.

Tatsächlich konnte die FIM im Herbst mit Berlin und dem russischen Veranstalter in Togliatti europaweit lediglich zwei Veranstalter finden. Inzell und Heerenveen sagten wegen Covid-19 frühzeitig ab, auch Kasachstan steht nicht zur Verfügung.

WM-Rennen in Russland?

Wenn es 2021 überhaupt eine WM gibt, dann findet sie als „Weltfinale", nicht als GP, am 13./14.02. in Togliatti (RUS) statt. Dort sind derzeit Zuschauer zugelassen. Doch bei den ersten beiden Finalrennen zur russischen Einzelmeisterschaft (ihr wird ein höherer Stellenwert als der WM zugemessen) verloren sich in der 15 000 Zuschauer fassenden Arena an der Wolga wenige Hundert Besucher. Für das WM-Rennen im Februar lässt die russische Föderation je ein Einreisevisum für Fahrer, Mechaniker und Teamchef zu. Visa für Journalisten und ausländische Touristen werden nicht erteilt.

Doch über dem Rennen und dem Eisspeedwaysport insgesamt schwebt noch ein größeres Damoklesschwert: Der internationale Sportgerichtshof CAS bestätigte im Dezember das Urteil des IOC, russische Sportler wegen systematischen Staatsdopings bis einschließlich 2022 bei internationalen Wettbewerben nicht als Vertreter Russlands antreten zu lassen und generell nur Nicht-Gedopte zuzulassen. Außerdem dürfen bis 2022 keine Welt- und Europameisterschaften in Russland stattfinden. Nur für die Formel 1 und die Fußball-EM 2021 soll es Ausnahmen geben.

Anton Terebenin, Russlands führender Eisspeedway-Journalist: „Wir gehen davon aus, dass technische Sportarten wie Moto-GP, Motocross und Speedway davon nicht betroffen sind. Aber offiziell bestätigt ist das nicht."

Vier Deutsche nominiert

Die FIM hat, da auch das Quali-Rennen in Örnsköldsvik (S) abgesagt werden musste, 16 Fahrer bzw. Nationenplätze für die WM nominiert: Titelverteidiger Daniil Ivanov ist gesetzt, für Deutschland starten Hans Weber, Markus Jell und Max Niedermaier, für Italien Günther Bauers Sohn Luca. Für Österreich ist Franz Zorn dabei, der zweite Platz war zu Redaktionsschluss noch offen. Für Schweden starten Vater Stefan und Sohn Niclas Svensson, weil sich Skandinaviens Nr. 1, Martin Haarahiltunen, bei der EM den rechten Ellenbogen gebrochen hat und die ganze Saison ausfällt. Die Russen dürfen noch zwei Fahrer plus eine Wildcard setzen. Ob der dreifache Weltmeister Dmitry Koltakov dabei ist, ist noch offen: Beim russischen Superliga-Auftakt am 19.12. brach er sich bei einem Horror-Crash mit Nikolai Krasnikov ein Schulterblatt, zog sich zahlreiche Absplitterungen und Blutergüsse zu. Er kann froh sein, dass er noch lebt. ■



SCHIFFNER

Wenn im Februar in Togliatti gefahren wird, sind sie dabei: Weber und Jell

NACHRICHTEN

KONONOV FÜHRT

Nach dem dritten der vier Finalläufe zur russischen Eisspeedway-Meisterschaft in Kamensk-Uralskij führte am Montag Igor Kononov mit 41 Punkten vor Dmitry Khomitsevich (38), Dinar Valeev (34) und Nikita Bogdanov (30). Dmitri Koltakov fehlt wegen Verletzung. Voraussichtlich werden neben Weltmeister Ivanov (7.) die beiden ersten der Meisterschaft für die WM gesetzt.

LUC ACKERMANN: FILMPREMIERE

Der Corona-bedingt zwangsarbeitslose FMX-Weltmeister Luc Ackermann nutzte das freie Jahr 2020 zur Produktion eines Dokumentarfilms über sich selbst. Titel: „Luc Ackermann: Go Big Or Go Home". Das Werk, in dem auch Travis Pastrana und Ken Roczen mitwirken, kann man bei iTunes, Amazon, Google Play, Maxdome, Videoload und Vodafone kostenpflichtig downloaden oder ausleihen.

SX DORTMUND ALS „HOME EDITION"

Wegen Corona wurden alle Supercross-Rennen der Wintersaison abgesagt. Dortmund will seine Fans zumindest mit einer „Edition Home Office" entschädigen. Am 16. Januar ab 19.00 Uhr streamt der ADAC Westfalen eine Talkshow mit Geschichten, Gästen und Bildern aus fast vier Jahrzehnten Dortmunder Supercross. Zu sehen ist die Show mit einer Live-Schalte zum SX-WM-Auftakt in Houston auf Youtube oder Facebook unter „ADAC Supercross Dortmund".

SGP-AUFTAKT IN ITALIEN

Nach der Verlegung des polnischen GP in Warschau auf 7. August hat Speedway-GP-Promoter BSI Speedway nun auch den Austragungsort des WM-Auftaktes 2021 veröffentlicht: Er soll am 24. April in Terenzano steigen und käme damit nach acht Jahren nach Italien zurück. GP Nr. 2 ist am 22. Mai in Teterow geplant.

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





Alvis



1934 Alvis Speed 20 SB unverbastelt/ Original Sonderpreis: € 129.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Aston Martin



New Vantage V8, 13.505 km, Cosmos Orange, Leder Obsidian Black mit Kontrastnähten in Orange, Body Pack, Dach und Kotflügeleinsätze in Carbon, Vollausst., UPE: 237.715,- Hauspreis: 169.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

BMW



M3 3.2 Cabrio, 1998, 122.000 km, dt. Fzg., 6-Gg., Hardtop, Scheckheft, Technik revidiert, Bestzustand, 34.900,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55340

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



1988 Ferrari Testarossa, erst 13.217 km! Völlig original erhalten! € 129.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Dino GT4 208, Bj. 1976, Toprestauration, incl. Motorrevision, dkl.-blau-met., Klima, TÜV + H-Kennz. neu, 67.500,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55346

Jaguar



E-Type SII Roadster, 1970, restauriert, Zustand 2+, 97.500,- €, Inz. mögl. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

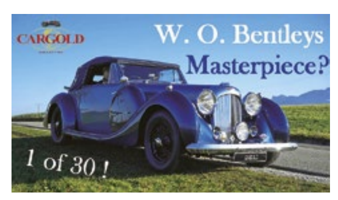
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55350

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Lagonda



1938 Lagonda LG6 DHC, Rarität! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mangusta



1967/71 De Tomaso Mangusta, erstklassiger Zustand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Maserati



1963 Maserati 3500 GTI S Sebring, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Mercedes

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



E 400 d 4MATIC T-Modell All-Terrain Avan, EZ 05/2019, 25096 km, 250 kW (340 PS), cavansitblau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 56.900,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Straße 359, 73312 Geislingen, Tel. 07331/7170127, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55363

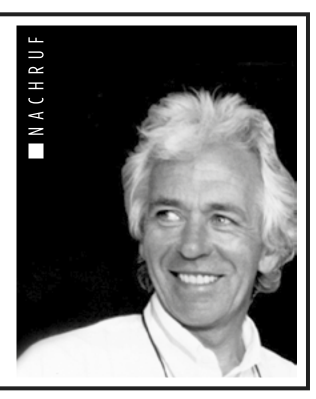
MALTE BONGERS

14. Febr. 1943 / 25. Nov. 2020

Sein Leben war der Motorsport.

Seine zweite Heimat die Rennstrecken der Welt. Mit dieser letzten Runde verabschieden wir uns von Malte Bongers in Trauer und Dankbarkeit.

Die Familie und Freunde





B 250 4MATIC progressive Sitzklima/-Distr, EZ 02/2019, 4124 km, 165 kW (224 PS), iridiumsilber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 32.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Mercedesstr. 1-10, 73066 Uhingen, Tel. 07161 6518769, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55362



Porsche



964 Turbo, Bj. 8/1991, 84000 km, 3,3 Ltr. WLS 355 PS, oakgrünmetallic, 1.Hand, Leder, Klima, 175.000,- €. 97076 Bayern - Würzburg, Tel. 0151/17669777

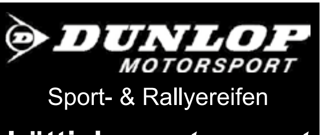
mehr: motor-klassik.de Nr. 55356

www.Rennsportshop.com



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H



Literatur

Günstig abzugeben MSA Jahrg. 1990-2020 komplett, 1980-1989 teilweise komplett. chm.loetscher@bluewin.ch



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht





Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 04/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe



XPB

Young-Driver-Test der Formel 1 in Abu Dhabi: Altmeister Fernando Alonso mischte mit 39 Jahren als „junger Fahrer" mit

Vettel: Weltklasse!

Vettel bei Ferrari gescheitert? MSa 1–3/2021

Sebastian Vettel ist in der Zeit zwischen 2015 und 2020 bei Ferrari eindeutig nicht gescheitert. Das Formalziel – Gewinn des WM-Titels – wurde zwar nie erreicht, aber Sebastian Vettel hat in dieser Zeit das Beste aus der Situation herausgeholt. Bereits in der Vergangenheit hat Ferrari aus viel Budget (relativ) wenig gemacht. Auf dem Papier hätte normalerweise Ferrari jedes Jahr ein sieg- und titelfähiges Team und Auto haben müssen. Hatten sie aber nicht. Oder war Charles Leclerc in den letzten zwei Jahren ein ernsthafter Titelkandidat? 2017 und 2018 sind hier Ausnahmen von der jahrzehntealten Regel, wobei hier der Faktor Vettel eine nicht untergeordnete Rolle gespielt hat. Denn aus meiner Sicht zählt Sebastian Vettel zu den besten Fahrern aller Zeiten – auch zu seinen Ferrari-Zeiten. Auch Fehler-/chen, die aufgetreten sind, sind kein Indiz dafür, dass Vettel das Fahren verlernt hat, sondern ein Zeichen dafür, wie groß der Druck in dieser Situation war – ein Druck, den sich Lewis Hamilton aufgrund des tadellosen Mercedes nicht oder nur selten machen brauchte. Somit ist Vettel in seiner Zeit bei Ferrari nicht gescheitert, sondern er hat gezeigt, dass er nach wie vor noch auf einem Weltklasseniveau fahren kann. Und genau das wird er mit Bestimmtheit auch bei Aston Martin weiter zeigen können.

Niklas Malburg
D-53902 Bad Münstereifel

Ja, Vettel ist gescheitert, aber an den Umständen. Ursache sind die Betrügereien von Lauda, Wolf, Hamilton, aber auch von Ferrari. Ferrari ist dann am Ende auch noch erwischt worden. Der Beweis für die Betrügereien: Der Motorenchef verlässt den Rennstall. Ein Hiwi gewinnt fast sein erstes Rennen, was aber noch verhindert werden konnte. Zum Schluss lässt man noch Red Bull gewinnen – traurige F1, aber das passt auch zum Jahr 2020.

Hermann Linke
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 € (Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 07. Januar

18.40	Einstieg in den Motorsport (Reportage)	N24 Doku
22.20	Classic Races, Can-Am-Serie 1973	Motorvision TV*

Freitag, 08. Januar

07.10	Porsche GT Magazin	Sport 1+*

Samstag, 09. Januar

07.35	NASCAR Cup 2020, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
ab 09.10	F1 2020, Rennen Bahrain/Abu Dhabi	Sky Sport 2*
15.00	ADAC GT Masters Magazin/Reportage	Sport 1
ab 17.10	Div. Rallye-Events (bis 22.25)	Motorvision TV*

Sonntag, 10. Januar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
ab 11.50	Div. Motorsport-Events (bis 14.55)	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
ab 17.10	Div. Supercars- & NASCAR-Rennen	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II

Montag, 11. Januar

ab 15.00	F1 2020, Rennen Bahrain/Abu Dhabi	Sky Sport 2*

Automobil / Motorrad

Donnerstag, 07. bis Samstag, 09. Januar

08.30	Rallye Dakar, Highlights des Vortages	Eurosport 1
22.35	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Sonntag, 10. Januar bis Dienstag, 12. Januar

08.30	Rallye Dakar, Highlights des Vortages	Eurosport 1
23.35	Rallye Dakar, Highlights des Tages	Eurosport 1

Motorrad

Sonntag, 10. Januar

14.55	IoM TT 2019, Senior-TT-Rennen	Motorvision TV*

Montag, 11. Januar

ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 08. Januar

ab 18.10	Trophée Andros Isola, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

Samstag, 09. Januar

ca. 07.15	12h-Rennen Bahrain, Rennen 1. Teil **LIVE**	YouTube
ca. 15.15	12h-Rennen Bahrain, Rennen 2. Teil **LIVE** www.youtube.com/c/gulfmotorsport	YouTube
ca. 17.30	Trophée Andros Isola, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

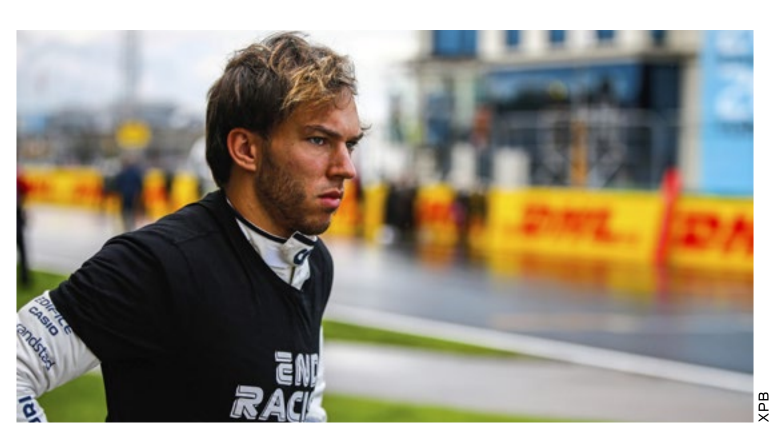
Automobil

03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA
08./09.01.	Trophée Andros, Isola 2000	F
09.01.	12h-Rennen Bahrain (Gulf 12 Hours)	BRN

Motorrad

03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA

Vorschau



XPB

Formel-1-Interview: Pierre Gasly spricht über seine Saison und den ersten Sieg



MSA

6 Zylinder, 540 PS: Geschichtsstunde mit Ferraris V6-Turbo aus den 1980ern



RED BULL

Zwischenbericht Rallye Dakar: Wer bringt sich in Position für die Pokale?



RED BULL

Nächste Motorrad-Etappen: Auf zwei Rädern durch die Wüste Saudi-Arabiens


SONAX
MADE IN GERMANY
SICHER INS ZIEL!
LUCAS DI GRASSI + RENE RAST
VERTRAUEN SONAX
SONAX OFFICIAL PARTNER
Audi Sport
ABT SCHAEFFLER
FORMULA E TEAM
SONAX ANTIFROST + KLARSICHT KONZENTRAT
DIE BESTE WAHL IM WINTER
✔ Mehr Sicherheit bei weniger Verbrauch
✔ Mit wenigen Wischtakten wird die Scheibe streifenfrei sauber
✔ Bestes Preis-Leistungsverhältnis
www.sonax.de

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → D784
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen/msa.

RACER DES JAHRES 2020 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/ SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ______________ Typ ______________ PS ______

Reifen, Marke ______________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert.**
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge ☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS

Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura

Fahrwerke ☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin

Öle/Schmier-stoffe ☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline

Straßenreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Rennreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Motorrad-bekleidung ☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci

Helme ☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite

Pflegemittel ☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax

Uhren ☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**
☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**
_______ mal privat _______ mal beruflich

RACER DES JAHRES 2020 - Motorrad-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Rennkategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer
A______ Moto GP B______ Moto2 C______ Moto 3 D______ MotoE E______ Superbike/ SSP/SSP300 F______ Straßensport national
G______ Motocross H______ Offroad/Bahnsport Nachwuchsfahrer: J____________________

Modelle
K______ MotoGP L______ Moto2/Moto3 M______ Superbike N______ Supersport 600 O______ Supersport 300
P______ Motocross Q______ Enduro R______ Rallye

- **Welches Motorrad besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes)?** ☐ Besitze keines

Marke ______________ Typ ______________ PS ______

Reifen, Marke ______________

- **Folgende Firmen sind z.T. im Motorrad-Rennsport engagiert.**
Bitte kreuzen Sie alle Firmen an, deren Produkte Sie überzeugen!

Gut sind Produkte von:

Bremsbeläge ☐ alpha Technik ☐ AP-Racing ☐ Braking ☐ Brembo ☐ Carbone Lorraine ☐ EBC ☐ Ferodo ☐ Hi-Q ☐ Lucas/TRW ☐ Premier ☐ Saito ☐ SBS

Auspuffanlagen ☐ Akrapovic ☐ Arrow ☐ BOS ☐ BSM ☐ Devil ☐ G.P.R. ☐ Hattech ☐ Laser ☐ LeoVince ☐ Micron ☐ MIVV ☐ Remus ☐ Scorpion ☐ Sebring ☐ Shark ☐ Termignoni ☐ Yoshimura

Fahrwerke ☐ alpha Technik ☐ Bitubo ☐ HH-Racetech ☐ Hyperpro ☐ Marzocchi ☐ Öhlins ☐ Showa ☐ SO-Products ☐ Wilbers ☐ Wirth ☐ Wössner ☐ WP-Suspension ☐ YSS ☐ Zupin

Öle/Schmier-stoffe ☐ Agip/eni ☐ Bel-Ray ☐ Castrol ☐ Elf ☐ Esso ☐ Fuchs ☐ Liqui Moly ☐ Mobil ☐ Motorex ☐ Motul ☐ Repsol ☐ Shell ☐ Valvoline

Straßenreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Rennreifen ☐ Bridgestone ☐ Continental ☐ Dunlop ☐ Metzeler ☐ Michelin ☐ Pirelli

Motorrad-bekleidung ☐ alpinestars ☐ Arlen Ness ☐ AXO ☐ Berik ☐ BÜSE ☐ Dainese ☐ Dane ☐ Daytona ☐ FLM ☐ Furygan ☐ Gimoto ☐ Hein Gericke ☐ HELD ☐ IXS ☐ Kushitani ☐ Schwabenleder ☐ Sidi ☐ Spidi ☐ Spyke ☐ Vanucci

Helme ☐ AGV ☐ Airoh ☐ Arai ☐ BMW ☐ HJC ☐ Lazer ☐ LS2 ☐ Nolan ☐ Schuberth ☐ Scorpion ☐ Shark ☐ Shoei ☐ Suomy ☐ X-lite

Pflegemittel ☐ Aral ☐ Caramba ☐ Castrol ☐ Hein Gericke ☐ Motul ☐ Procycle ☐ S100/Dr. Wack ☐ Sonax

Uhren ☐ Breitling ☐ Certina ☐ Festina ☐ G-Shock ☐ Lotus ☐ Tissot ☐ Tudor

- **Und welche Produkt-Bereiche von oben interessieren Sie ganz besonders?**
☐ Bremsbeläge ☐ Auspuffanlagen ☐ Fahrwerke ☐ Öle/Schmierstoffe ☐ Straßenreifen ☐ Rennreifen ☐ Motorradbekleidung ☐ Helme ☐ Pflegemittel ☐ Uhren

- **Wie oft haben Sie sich in den letzten 14 Tagen über Motorräder, Autos oder Motorsport unterhalten?**
_______ mal privat _______ mal beruflich

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:





Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ D784
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an (in Druckbuchstaben), wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Selbstverständlich behandeln wir Ihre Angaben vertraulich! Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um - Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Die Fragen werden ausschließlich anonym statistisch ausgewertet. Wir behalten uns vor Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter widerruf@dpv.de möglich. Teilnehmen können nur Einzelpersonen. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem **Datenschutz** finden Sie auf www.leserumfragen/msa.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort		Abonnent / Käufer / Mitleser
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell***	☐ ☐ ☐
Ich fahre Auto __ __ __.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- Ich lese...

MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Moto3-Junior-WM/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Nothern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐

4

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort		Abonnent / Käufer / Mitleser
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell***	☐ ☐ ☐
Ich fahre Auto __ __ __.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- Ich lese...

MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Wenn Sie einmal an die nächsten Jahre denken, glauben Sie, dass das Interesse...

	stark steigt ⬆	⬆	gleich bleibt –	⬇	stark zurückgeht ⬇
am Motorrad-Rennsport allgemein	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MotoGP/Moto2/Moto3	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Superbike-/Supersport-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Moto3-Junior-WM/Moto2-EM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Nothern Talent Cup	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ IDM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supermoto-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Supercross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Motocross-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ MX-Masters	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Enduro-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Rally-WM	☐	☐	☐	☐	☐
☐ ☐ ☐ Offroad/Bahnsport	☐	☐	☐	☐	☐

3

☐ **Interessiert mich ganz besonders** ☐ **Auch, aber nicht so sehr** ☐ **Kaum/gar nicht**
➪ Bitte links noch jeweils ankreuzen, wie sehr Sie diese Serien aktuell interessieren

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart